LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

15 Mars 1902. — N° 183

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

Raguenaud 1er — Prévot 2e

(Cliché P. Doyé.) (Plaque Lumière.)

LE CHAMPIONNAT NATIONAL DE CROSS-COUNTRY. — L'ARRIVÉE

Le championnat national de Cross-Country, organisé par l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, s'est disputé le dimanche 2 mars sur 15 kil. dans le parc de St-Cloud et a réuni 254 partants. Ragueneau, déjà vainqueur en 1901, s'est classé 1er battant de 10 mètres, sur la fin du parcours, Prévot qui avait mené le train pendant presque toute la course.

Voir l'article page 169.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Voir dans notre prochain numéro :

Le Match de Rugby,
Le Havre contre Chartres.

Le Match de Rugby,
Bordeaux contre Lyon.
par André Foucault.

Les Débuts des courses plates.
par Franc Picard.

etc., etc., etc.,

et la suite de notre intéressante étude

L'Histoire du Muscle
par Fioravanti.

✤

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur notre

SERVICE D'ACHATS

qui est appelé à leur rendre les plus grands services.

Qu'il s'agisse d'une voiture automobile ou d'un appareil photographique, d'un yacht de plaisance ou d'une raquette de tennis, d'un fusil de luxe ou d'un livre de sport, d'une paire de carrossiers ou d'un chien de chasse, de volailles de basse-cour ou de gibier de repeuplement, de plantes de serre ou d'arbustes de jardins, nous nous mettons à la disposition de nos lecteurs pour leur obtenir, dans les meilleures maisons de Paris ou en fabrique, les meilleures conditions.

Ils trouveront en outre, l'avantage, en s'adressant à notre intermédiaire, de voir leur commande suivie avec le plus grand soin, leur voiture, leur bicyclette, leur fusil, choisi et essayé par des spécialistes compétents, ce qui doublera leur garantie.

Nous nous chargeons d'expédier toutes les commandes dont le montant dépassera 50 francs.

Avoir soin de joindre deux timbres de 0 fr. 15 à chaque demande de renseignements.

✤

Les numéros 1, 3, 4, 5, 6, 7, 31, 33, 38, 40, 42, 44, 45, 58, 134, 154 de la *Vie au Grand Air*, sont à peu près épuisés.

Nous sommes acheteurs de ces numéros au prix de 50 centimes l'exemplaire.

✤

Avis aux amateurs de belles gravures. Les originaux de la *Vie au Grand Air* sont exposés chaque semaine en plein Paris, aux magasins de *Gladiator*, 18, Bd Montmartre, et au centre du mouvement automobile et cycliste, chez *Rudeaux*, 66, avenue de la Grande-Armée, à l'angle de la rue Saint-Ferdinand.

✤

Sous ce titre, L'Année Sportive Illustrée, nous avons réuni, en un volume broché, chacune de trois années de la Vie au Grand Air.

Ces splendides volumes qui dans quelques années, auront une grande valeur, sont en vente aux prix suivants :

Année 1898 (extrêmement rare)..... 50 fr.
Année 1899..... 15 fr.
Année 1900..... 15 fr.

✤

Si vous désirez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

✤

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

Les Editeurs.

La cour intérieure du haras des Sautereaux
La promenade des Poulinières.

COMMENT ON CRÉE UN HARAS

✤ ✤ ✤

Le Haras des Sautereaux

Au Vicomte Maurice d'ORLÉANS

Le vicomte Maurice d'Orléans montant *Edouard III*.

L'élevage des chevaux, qu'ils soient de pur sang, de demi-sang, ou simplement de service, de selle ou d'attelage, exige des soins minutieux ; on ne réussit souvent qu'après de longs, pénibles et très coûteux tâtonnements. Un de nos plus jeunes et sympathiques sportsmen, dont les attelages ont brillé, il y a quelques années dans les concours hippiques de Nantes, de Vichy et de Paris, vient de créer, en Loir-et-Cher, un haras ; et nous avons jugé intéressant pour nos lecteurs de leur montrer comment se crée un haras et pour cela d'en prendre un à ses débuts.

◆ ◆ ◆

Leur nombre est bien diminué aujourd'hui, de ces amateurs éclairés et sérieux qui fondèrent, en 1837, la Société d'encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France ; en tous les cas, les survivants doivent trouver que le monde des propriétaires a bien changé ces vingt dernières années ! Quelle abondance d'écurie ! Combien de propriétaires nouveaux venus, et dont un grand nombre ignorent le premier mot de l'élevage du cheval. Quelques-uns, les plus nombreux de ceux auquels je fais allusion, furent des joueurs heureux, favorisés par la chance, et ils ont eu l'idée de devenir propriétaires, de faire courir ! C'est ainsi que nous voyons parmi eux des bookmakers, — il est vrai que ceux-ci se sont vus forcés par la loi de devenir propriétaires de chevaux de course pour avoir le droit de « donner », — d'anciens maîtres d'hôtels, des fêtards, et d'ex-garçons charcutiers ! Tout autre chose est de devenir éleveur et un haras, de si minime importance soit-il, est plus difficile à diriger qu'une importante écurie.

Il faut tout d'abord trouver un terrain propre à l'élevage, l'aménager et le peupler d'animaux, étalons et poulinières aptes à la reproduction ; il faut aussi et surtout connaître et aimer le cheval, savoir ce que l'on veut et ne rien négliger, ni temps ni argent, pour y arriver.

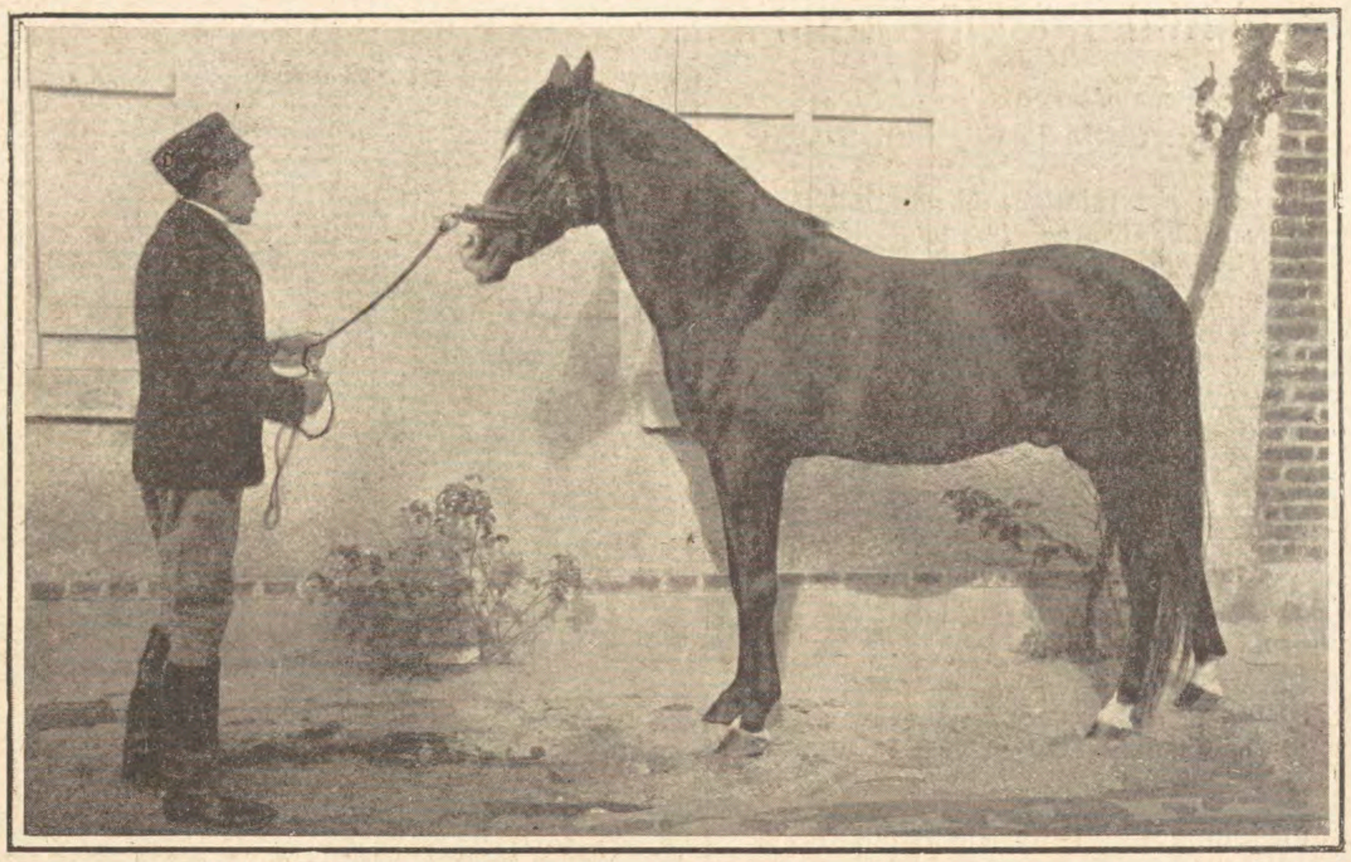
Le vicomte Maurice d'Orléans est un fervent du cheval, mais il s'est fort bien rendu compte que ce n'était point suffisant de bien monter, de bien conduire pour élever ; il visita minutieusement nos principaux entres d'élevage de France, s'en fut en Angleterre, se familiarisant avec les méthodes d'outre-Manche. Ayant loué l'école de dressages de Sées, il mit en pratique ses idées sur le dressage et la préparation des chevaux de service, puis, ayant cédé son

Le Vicomte Maurice d'Orléans montant *Montlhéry* par Stuart et Malibran.

établissement, il partit un beau jour pour la Syrie, berceau du pur sang arabe. A plusieurs reprises, il vécut au milieu des peuplades nomades des déserts de Syrie, étudia le cheval et quand il revint définitivement en France, il avait acquis suffisamment de connaissances hippiques pour commencer son haras.

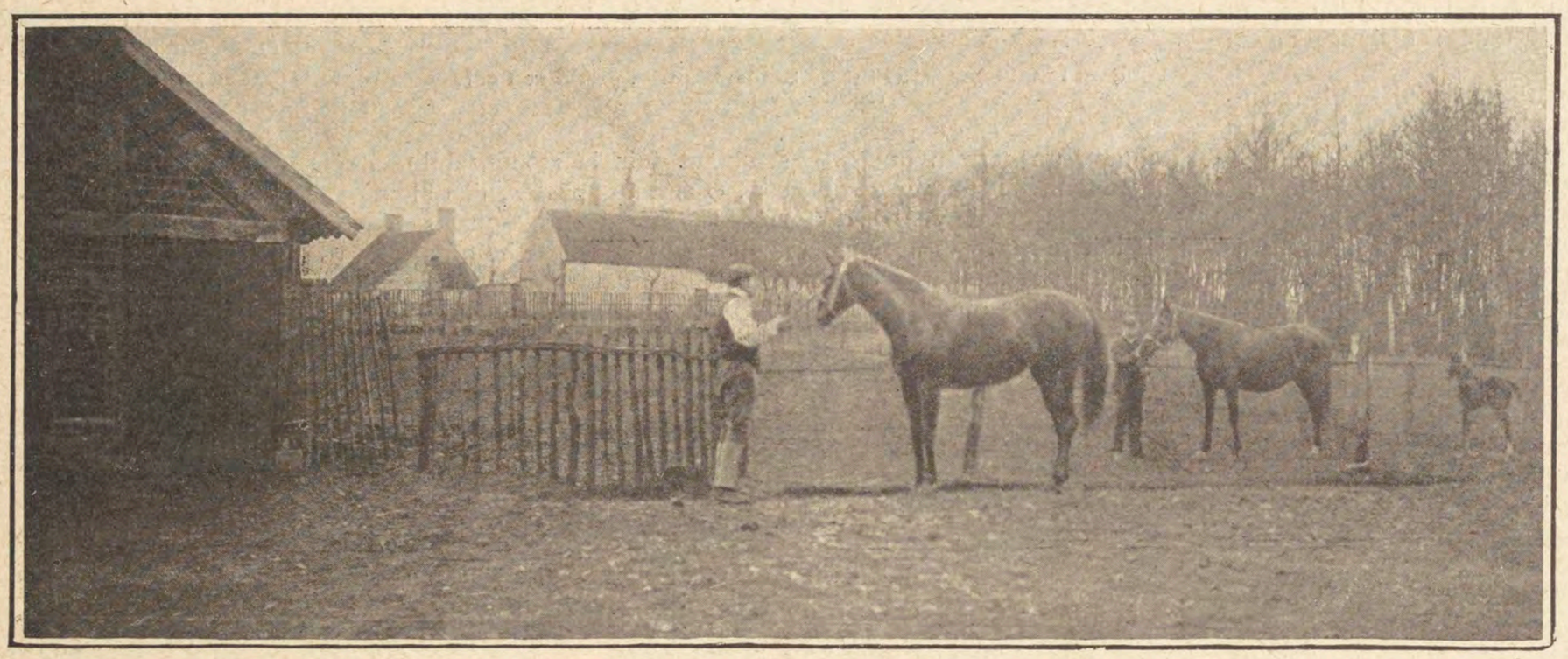
Pour le peupler, il voulut des étalons de bonne origine, et des poulinières de haute race, estimant avec juste raison que la mère a une plus grande influence encore que le père sur le poulain. Au Tattersall de la Porte-Maillot, il fit l'acquisition de Montlhéry par Stuart et Malibran; Montlhéry, qui gagna le prix de la Rochette, en 1895, est aujourd'hui approuvé par les haras, comme aussi Edouard III, un gris par Le-Sancy et La-Jarretière, qu'il acheta à Mme Mars-Brochard. Edouard III est actuellement en station au Tattersall, où il fait la monte.

De son voyage de Syrie, M. Maurice d'Orléans a ramené une poulinière dont nous parlerons tout à l'heure et un étalon de pur sang arabe, Homs, par Koheilan et Manghieh Sebelé. Homs est de la fameuse tribu des Anezeh, si réputée pour ses chevaux; il avait été donné comme poulain à M. Bambino, second drogman du consulat de France à Beyrouth, par un chef bédouin. M. Bambino quittant son poste céda le cheval à M. d'Orléans ainsi qu'une jument de même race, Hama. Les autres poulinières du haras des Sautereaux sont l'Etoile, par Androclès ou Faublas et Planète; Danubienne, par Xaintrailles et Sulina; Eve, par Zut et Epopée; Trève, par Strachino et Peace; Bul-Bul, par Archiduc et La-Bultée; Mary-bey, par The Bard et Sweet-Agnès, et Illusion, par Luminari et Victoria. On voit par cette énumération qu'il y a du beau et bon sang aux Sautereaux. Le haras, je l'ai dit, est à ses débuts : l'an dernier, les premiers produits de Montlhéry. Cette année, plusieurs naissances sont attendues.



Homs, **étalon de pur sang arabe, par Koheilan et Manghieh Sebelé, importé de Syrie par le vicomte Maurice d'Orléans.**

Notre jeune éleveur ne veut pas se consacrer uniquement au pur sang; il cherchera surtout à faire chez lui du beau et du bon, et va travailler à créer le vrai « hunter » francais. En croisant le pur sang arabe avec une jument du pays, il pourra obtenir un bon cheval, lequel, croisé avec le norfolk, donnerait des produits qui s'allieraient parfaitement avec le pur sang. Un croisement auquel il s'attachera aussi, sera celui de l'étalon norfork avec une jument de pur sang et il croisera le produit de ces derniers avec du pur sang; c'est la bonne méthode pour arriver au cheval de chasse très près du sang.



N..., **pouliche, par Montlhéry et Hop-Garden, et *Ève,* par Zut et Épopée, suitée d'une pouliche par Montlhéry.**

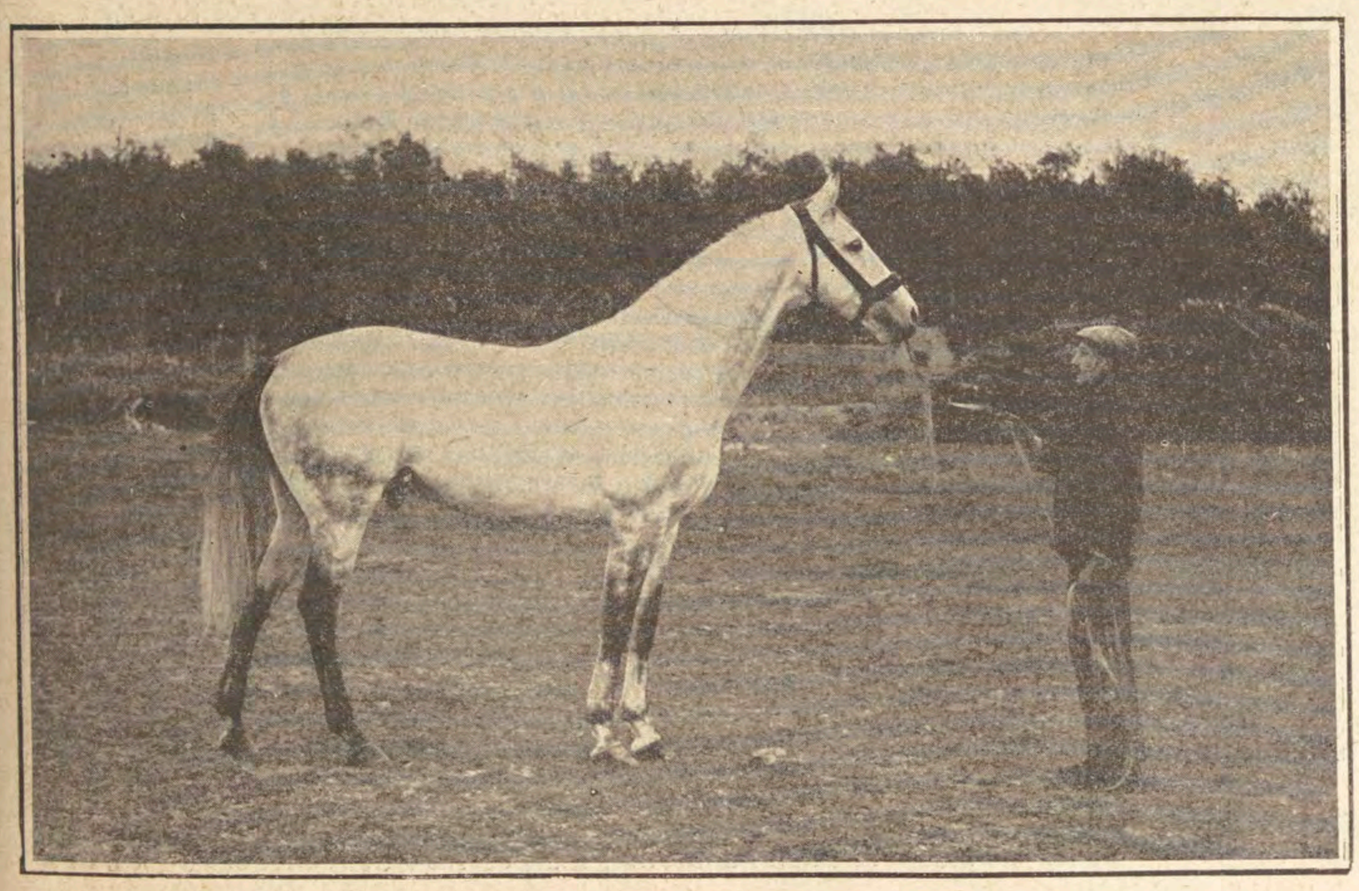
Un des grands défauts de nos éleveurs français de demi-sang est de n'employer souvent que des sujets inférieurs pour la reproduction, fatigués par une trop longue carrière; l'Anglais, au contraire, n'hésite pas à choisir, pour arriver à ce qu'il cherche, les meilleurs reproducteurs; chez nous, souvent la spéculation entre pour une trop grande part dans l'élevage, qui est une science raisonnée. Certes, il ne faut pas généraliser et je mets de suite en dehors un grand nombre de nos éleveurs, les Lupin, les Finot, les Schickler, les Ed. Blanc, et d'autres. Malheureusement aussi, pour créer une race, il faut longtemps, plusieurs générations d'hommes, et souvent telle méthode pratiquée par le père, qui arriverait, étant suivie, à un résultat, ne convient pas au fils et le travail de plusieurs années est perdu.

Dans l'élevage chevalin, — autre que celui du pur sang, — on ne tient pas assez compte de la jument; et on peut se demander pourquoi l'État n'a point conservé ses jumenteries grâce auxquelles nous aurions eu dans l'avenir des demi-sang mieux sélectionnés.

Les courses ont leurs détracteurs, et cependant, c'est le seul moyen d'établir un choix judicieux; un animal qui a gagné des courses, dont les membres ont résisté à l'entraînement est certainement supérieur à ses congénères. Cependant, il ne faudrait pas, comme certains le demandent, faire courir à seize mois les yearlings; avec la surnutrition obligatoire pour amener un cheval à supporter les fatigues de l'entraînement, on en arriverait à détériorer complètement l'estomac des chevaux.

Certes, le cheval de course est coûteux à élever, il produit cependant mieux et plus vite que le cheval de service, mais ce serait une mauvaise spéculation que de vouloir lui faire gagner trop tôt son avoine.

PAUL MÉGNIN.



Edouard III, **par Le Sancy et La Jarretière.**

Le match Racing-Stade

Finale du Championnat de Paris de Football-Rugby

La finale du championnat de rugby de Paris s'est disputée le dimanche 2 mars, au Parc-des-Princes, entre les équipes premières du Racing Club de France et du Stade Français. On sait que le Racing à battu le Stade par 8 points à rien. Plus encore par les intérêts sportifs qu'elle mettait en jeu que par la qualité des équipes en présence, cette partie constitue un des plus gros événements de la saison de rugby française; elle précède, en effet, immédiatement la finale du championnat de France qui se disputera entre l'équipe du Racing, gagnante du championnat de Paris, et l'équipe du stade Bordelais, gagnante du championnat de province. Nous tiendrons nos lecteurs au courant de cette palpitante compétition.

Pendant la mi-temps, l'avant du Stade, Gautier, prend son café traditionnel.

Par un jour de printemps, le premier où le soleil daignait nous gratifier de quelques rayons, s'est disputée la finale du championnat de Paris, sur un terrain idéal, humide encore, très légèrement, juste comme il fallait, des dernières giboulées, et devant un public nombreux, gai de beau temps et de sport; tout le décor, en somme, qui convenait à un match de cette importance; et le succès a été très grand.

D'autant plus grand, je me plais à le reconnaître, qu'avait été plus lamentable il y a cinq semaines, la tentative de mise en train de ce match, sur un terrain que la neige couvrait de minute en minute d'une couche glissante et plus épaisse entre des équipiers départagés en ceux qui voulaient et ceux qui ne voulaient pas jouer, tandis qu'arbitre et membres de la commission de rugby essayaient d'interpréter les règlements dans un sens rationnel qui s'adaptât aux circonstances présentes; le tout se terminant par le ridicule, mais officiel coup de pied d'envoi, significatif à lui seul de toute la partie, et la scène lamentable pour n'avoir pas été abrégée peut-être avec assez d'adresse du public réclamant le remboursement du prix de ses places payées et qu'un semblant de mauvaise volonté apporté dans ledit remboursement, cependant légitime, poussait, ô horreur! à des menaces d'huissier, de procès, ou papiers timbrés divers, envers une U. S. F. S. A. qui se conduisait, disait-il, d'une façon trop commerçante pour être vraiment... sportive. Le public, bon enfant de nature, a manifesté cette fois-ci sa joie avec une bonne grâce égale à l'ardeur qu'il avait apportée dans la manifestation de son mécontentement.

Une passe du Racing, après un tenu. (Clichés P. Doyé.)

De fait, le sport qu'on lui a présenté aurait été très bon, si les qualités d'à-propos, de vitesse et d'énergie vivace et acharnée qui distinguent nos joueurs français étaient les seules susceptibles de nous intéresser, mais ceux qui aiment à voir, outre une partie courageusement conduite, une partie bien menée ont éprouvé peut-être quelque déception et se sont rappelés, non sans regret, la si belle équipe du Civil Service de Londres, qui nous montra naguère ce qui paraît être une équipe de rugby qui possède à la fois, la vivacité, l'énergie et sa science.

Nos équipiers français manquent de science, c'est certain, — la partie Racing-Stade nous l'a prouvé une fois de plus; à part quelques joueurs spécialistes, entraînés particulièrement aux coups de pied je signale en passant Besançon et Collas du Racing, à part quelques demis, veillant adroitement autour des mêlées et sachant « passer » rapidement, la majorité des équipiers joue un jeu imprécis, qui devient vite haché, touffu, complètement fermé, incapable de suggérer même à ceux qui n'ont ni pratiqué le jeu de rugby, ni approfondi ses règles, le sentiment d'un effort soutenu, habilement dirigé vers un but nettement compris.

La partie de l'autre jour s'est présentée comme morcelée, coupée continuellement de mêlées, de touches, de coups de pieds francs à la suite de fautes diverses, etc. Non seulement les équipes jouaient sans grand ensemble, reproche souvent répété, mais les équipiers semblaient jouer sans confiance en les autres, en soi-même par moment; de là, le nombre de coups de pied en touche dont le Stade semblait s'être fait une règle, je ne dis pas seulement à la fin, mais d'un bout à l'autre de la partie; j'ai eu l'impression, à plusieurs reprises, que tel ou tel équipier, était heureux de se débarasser de son ballon, semblant fuir la responsabilité de le garder ou de tenter une passe précise. Quant aux passes, j'en ai compté trois en tout, dont une très belle sur toute la ligne des trois-quarts du Stade et nous ne saurions, dans une partie si difficile, trop rendre hommage à l'art de l'arbitre, M. Girou, qui a fait preuve, d'un bout à l'autre de la partie, d'un calme, d'un à-propos et d'une décision très utiles; je croirais lui faire injure en le félicitant de son impartialité.

En somme, et malgré les critiques amères que je viens de formuler, le match Racing-Stade à présenté un grand intérêt qui s'explique en partie, par la joie du public français à venir voir s'ébrouer ses poulains et que légitimement également les efforts courageux de nos sociétés françaises pour former des équipes sérieuses de rugby. Je ne sais si elles battront un jour les équipes anglaises, ce serait le rêve, mais longtemps encore sans doute la jeunesse française s'amusera mieux à Paris qu'à Londres; et longtemps encore les maisons de commerce n'accorderont pas à leurs employés cet après-midi du samedi qu'on réclame depuis beaux jours.

J'allais oublier de dire que, l'autre jour, des réclamations ont été déposées contre certains équipiers du Racing par le Stade et réciproquement. Oh! une paille, pas plus d'une demi-douzaine; mais ceci n'est pas du sport, du moins je ne le crois pas.

André Foucault.

Racing Club de France contre Stade Français

Un tenu. — Un équipier du Racing, qui s'était assis avec le ballon, vient d'être jeté à terre près de la ligne des 22 mètres par un stadiste qu'on aperçoit derrière.

Une passe. — La plus belle de la partie, d'un bout à l'autre de la ligne des trois-quarts du Stade.

Une touche. — On remarquera l'adresse avec laquelle les équipiers du Racing marquent leur homme.

Quelques Records de Sobriété

L'épreuve suprême. L'éventrement d'un réservoir.

Le scepticisme est l'une des lois les plus incontestables du progrès, du progrès sérieux qui ne souffre aucune difficulté.

Voilà pourquoi la semaine dernière a vu se dérouler la seconde partie de l'épreuve revanche organisée à la suite du Critérium de consommation dont nous avons déjà parlé.

AVANT de croire il faut douter.

Voilà pourquoi, dès le lendemain du Critérium de consommation organisé par l'*Auto-Vélo*, nous soumettions aux concurrents l'idée de réunir les meilleurs d'entre eux dans une sorte d'épreuve confirmative qui reçut le nom de *Paule des Vainqueurs*.

Il était évident qu'avec le grand nombre d'engagés qu'avait réuni la première épreuve, un contrôle très rigoureux était impossible.

Notre excellent confrère de Lafreté nous demandait un jour dans la *Presse* de faire le vide de tous les réservoirs, et de créditer ensuite chaque concurrent d'une quantité égale de liquide. Serait vainqueur celui qui irait le plus loin.

Ce système est à coup sûr excellent, mais il a le grave défaut d'être un peu long. La vérification du vide d'un réservoir demande au moins dix minutes pour s'assurer qu'aucun autre robinet ou réservoir ne se trouve subrepticement dissimulé.

Or, l'examen de 120 concurrents, chiffre qu'avait réuni le dernier Critérium, aurait donc demandé rien que pour la vérification des réservoirs mille deux cent minutes, soit la bagatelle de vingt heures.

Vous voyez d'ici ce départ.

Le jury essaya de trouver autre chose et nous décidâmes de nous contenter du plein des réservoirs, mais en y ajoutant quelques petites formalités accessoires.

Un type unique de réservoir fut imposé à chaque concurrent qualifié, et la Commission se réserva le droit de les défoncer et de les scier pour voir si nul moyen frauduleux n'en avait altéré l'innocente et primitive candeur.

Il faut dire que les bruits les plus pessimistes avaient couru lors du dernier Critérium. Les histoires les plus fantastiques de réservoirs à double fond me furent contées.

La réalité s'est chargée, heureusement, de démontrer qu'il y avait là-dedans plus d'imagination que de vérité.

Mais j'ai passé bien des nuits sans sommeil à rêver de réservoirs pourvus à l'intérieur de parois supplémentaires qui forment une poche d'air, grâce à laquelle il est impossible de faire à l'arrivée le plein du réservoir.

Quelques solides coups de burin et de scie se sont chargés de démontrer qu'il n'y avait là-dedans que des rêves surchauffés par la fièvre de la concurrence.

Vous pourrez me dire, il est vrai, que cette fois les concurrents s'étaient méfiés, mais comme les résultats obtenus ont été meilleurs encore que la première fois, il semble bien désormais acquis que les consommations merveilleuses enregistrées sont dues tout simplement à la science plus grande du moteur et non à la science plus grande du truqueur.

Carburateurs vidés et démontés ; réservoirs de type unique, de parois assez épaisses pour n'avoir nulle raison d'être légèrement gondolées, démontage et perforation desdits réservoirs à l'arrivée.

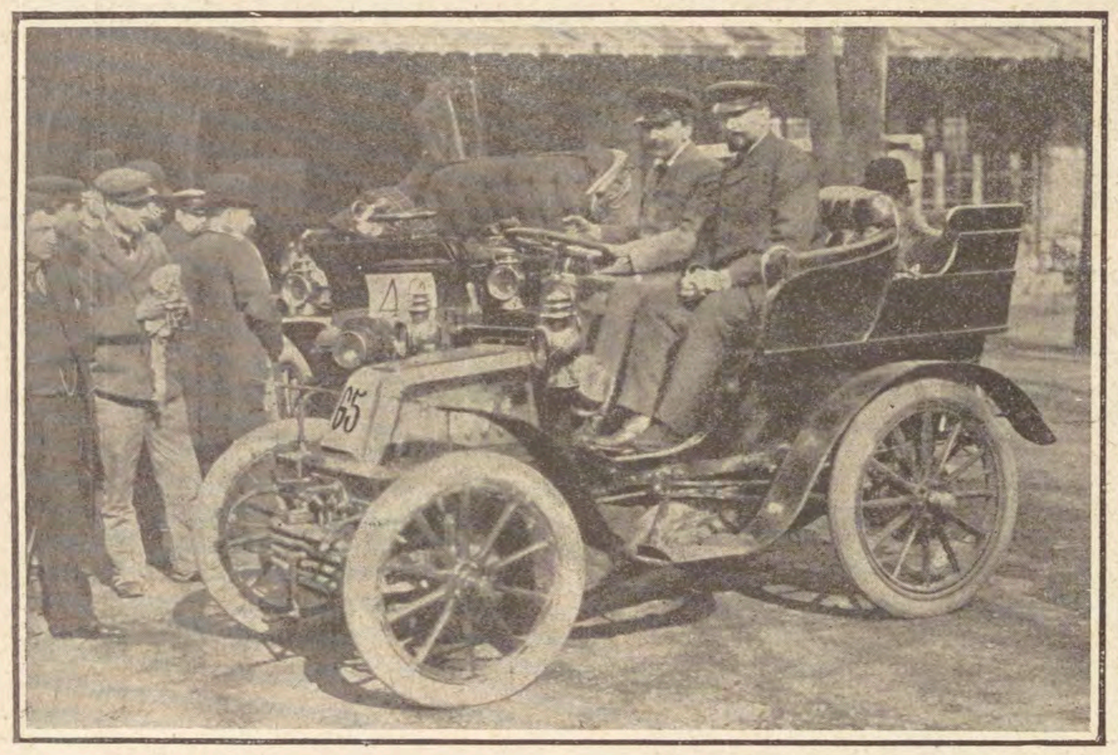
La lumière fut partout et il n'est plus possible aujourd'hui d'élever le moindre doute.

Ajoutons que chaque concurrent était surveillé par un commissaire fourni par la maison la plus directement concurrente. Surveillé par l'ennemi sous l'œil des Barbares, comme aurait dit l'éloquent Maurice Barrès.

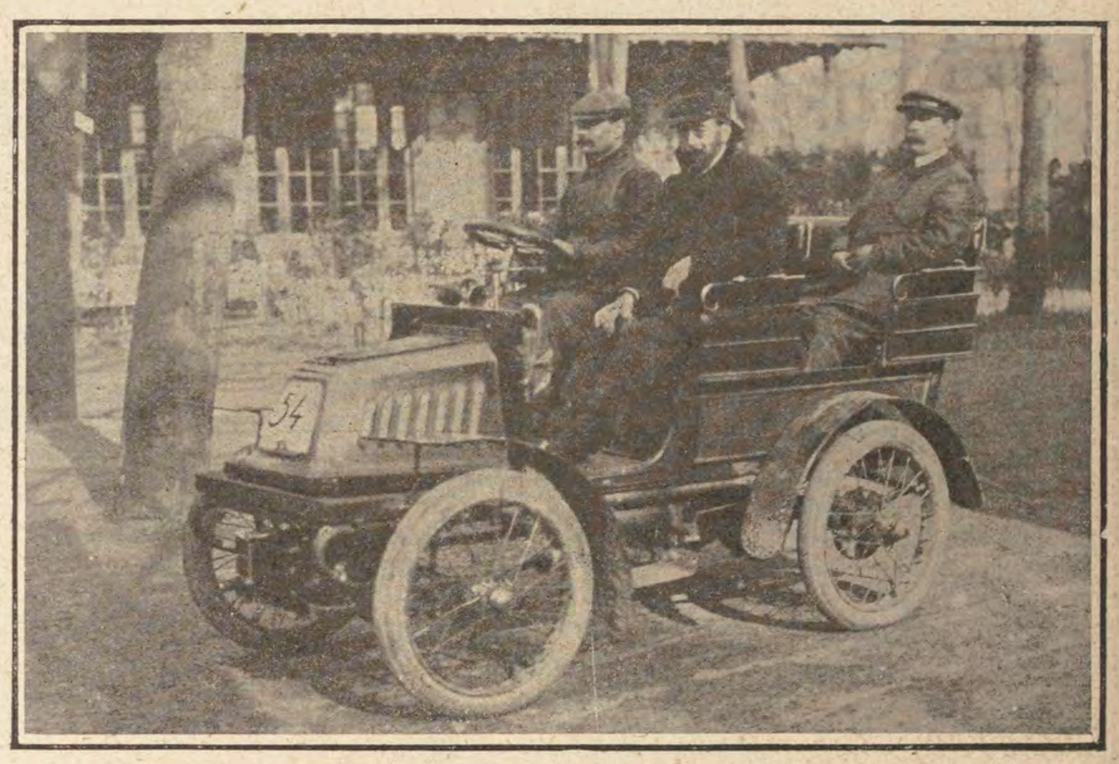
Arrivons maintenant aux résultats. Ils ont été merveilleux. La route de Suresnes à Corbeil par Versailles est loin d'être une route idéale. Les côtes y foisonnent et les villages n'y font pas défaut.

C'est donc bien ce que nous pourrions appeler de la route moyenne, plutôt un peu dure qu'un peu trop favorable.

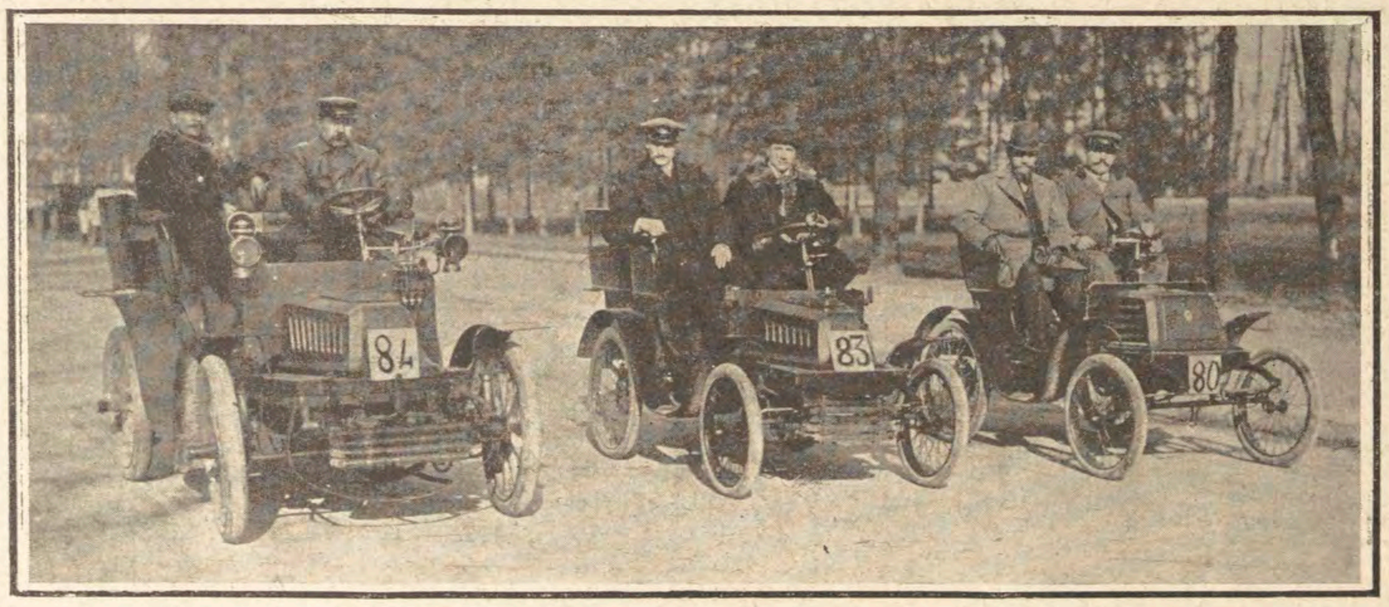
Ceci posé, calculons ce que coûte désormais un voyage en automobile, en nous disant que ce sont là naturellement des résultats très bons, dus un peu à



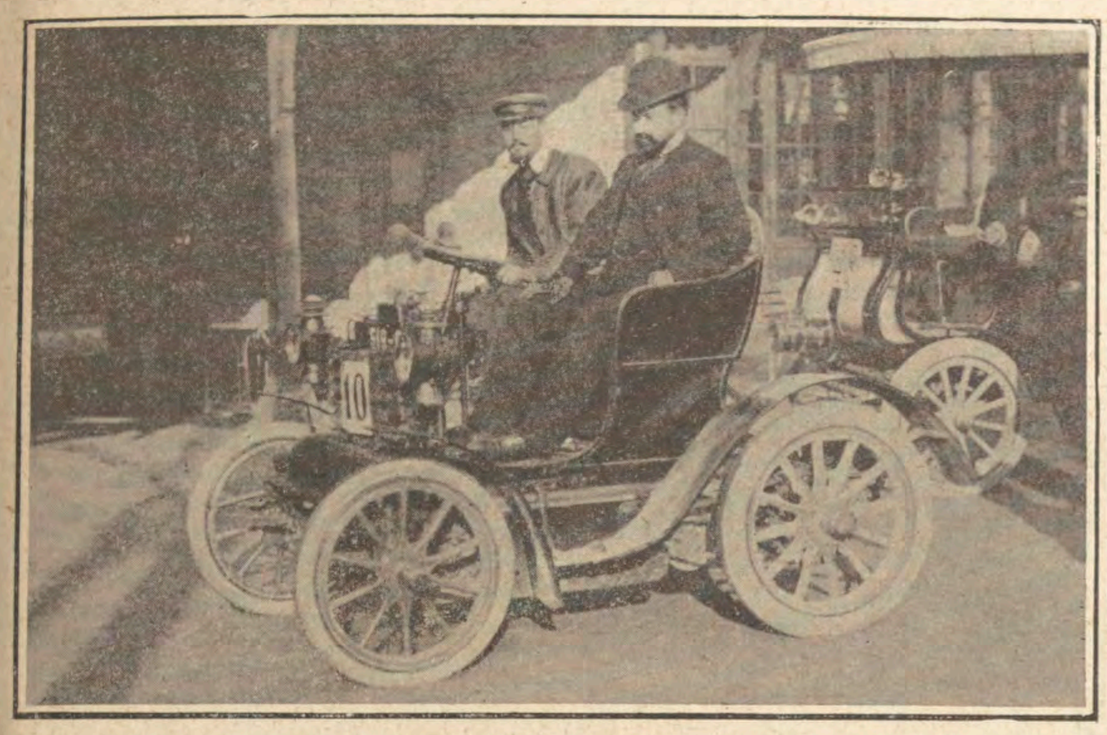
La voiture *De Dion-Bouton* munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture, 6 chx, s'est classée 2e à la tonne kilométrique (0,0731), dans la catégorie des voitures légères.



La voiture *Chenard et Walker*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture, 12 chx, s'est classée première de toutes les catégories, 0,514 à la tonne kilométrique.



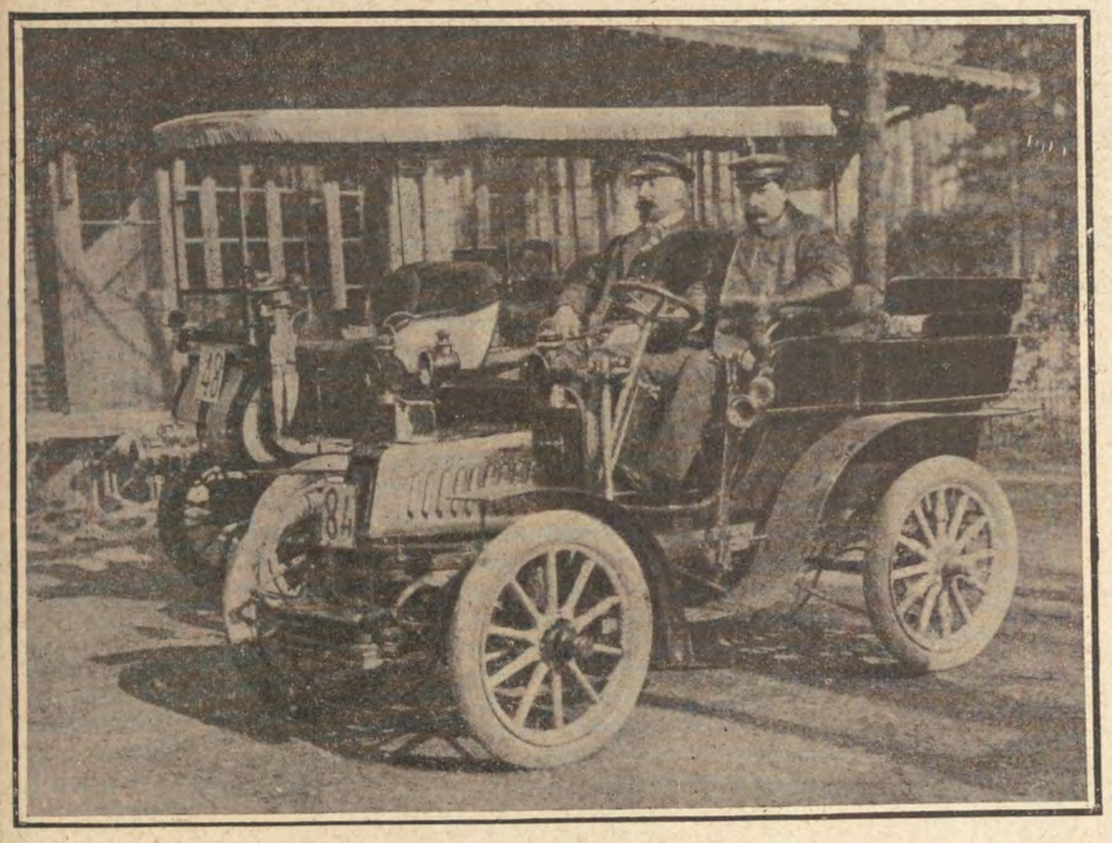
L'écurie des voitures *Georges Richard*, munies de pneumatiques *Michelin*.
Ces voitures se sont fort bien classées dans leurs catégories respectives.



La voiture *Bardon*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est classée deuxième de sa catégorie avec 0,0704 à la tonne kilométrique.

l'habileté du conducteur. Mais comme rien ne nous empêche de devenir habile, au contraire, pourquoi ne pas le prendre comme un idéal qu'il est en somme assez facile d'approcher, sinon d'atteindre.

Le premier exemple nous sera donné par la voiture Chenard et Walker qui a obtenu la meilleure consommation de tout le lot; elle est pourvue d'un



La voiture *Georges Richard*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est classée première de sa catégorie, dépensant 10 litres d'essence pour faire le parcours Paris-Corbeil et retour.

moteur à deux cylindres verticaux de 110 de course et de 82 d'alésage. Ce qui fait à peu près 6 chevaux par cylindre, soit 12 chevaux.

Il était à peu près admis autrefois qu'on dépensait un demi-litre par cheval et par heure. C'était le chiffre indiqué par Levassor. Or, cette voiture a mis 4 heures 1/2 pour faire les 100 kilomètres.

4 heures 1/2 pour 12 chevaux font 54 chevaux-heure et il n'aurait jadis semblé étonnant à personne qu'elle eût consommé 27 litres pour faire le parcours.

Or elle a tout juste dépensé 5 litres 500, soit cinq fois moins. Un progrès dans la proportion de 5 à 1 est à coup sûr un progrès sérieux et il est permis de se dire qu'en quelques années nous n'avons pas perdu notre temps.

27 litres d'essence à 50 centimes font 13 fr. 50. La voiture transportant 4 personnes (elle pèse 1080 kilos), cela ne mettait jadis en somme un tel voyage comme frais d'essence qu'à 3 fr. 40 par personne ce qui n'a rien d'excessif, étant donné que 100 kilomètres en troisième classe coûtent par chemin de fer 5 francs, et en première classe 11 francs.

Examinons aujourd'hui à combien tombe cette dépense.

Au lieu d'employer de l'essence spéciale pour automobiles à 50 centimes le litre, MM. Chenard et Walker emploient de la simple essence prise chez l'épicier qui la leur vend 35 centimes hors Paris. Ils estiment que cette essence est plus économique.

5 lit. 500 d'essence à 35 centimes donnera comme frais, modestes, 1 fr. 925.

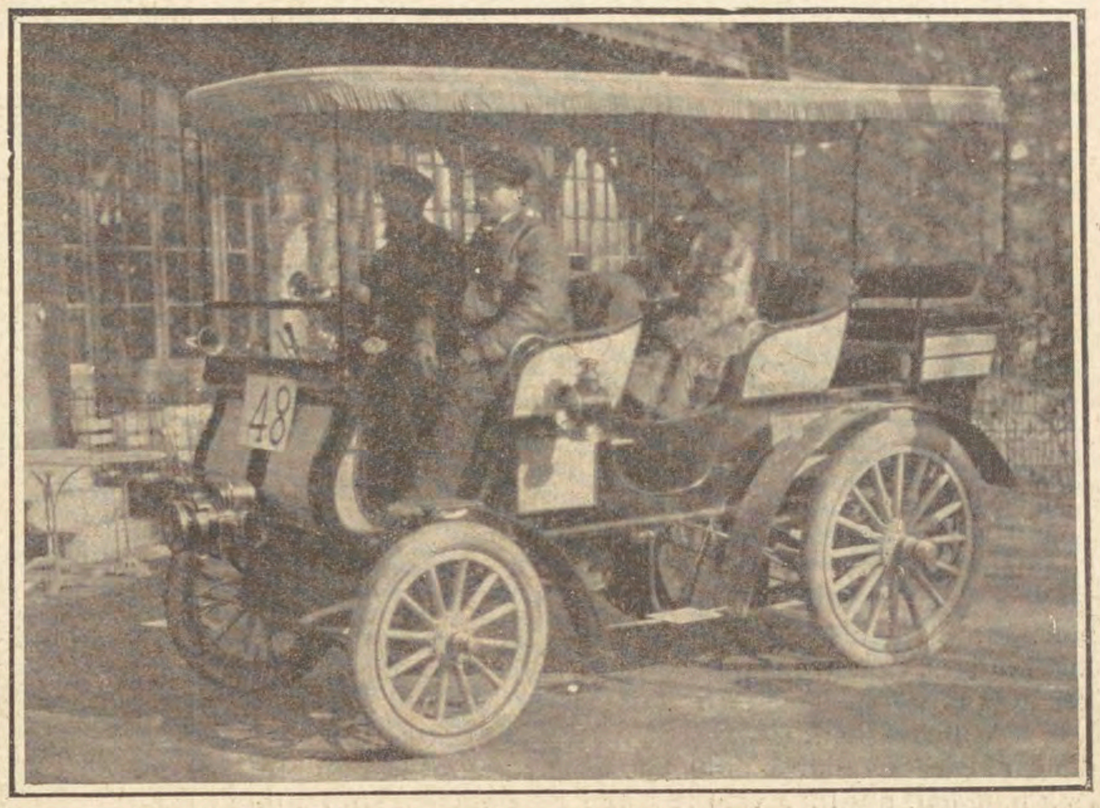
Mettons 2 francs et n'en parlons plus. 2 francs pour quatre personnes, cela fait 50 centimes d'essence par tête, 2 kilomètres par centime, ce qui est réellement extraordinaire pour un service de transport qu'on qualifie toujours de transport de luxe.

C'est un chiffre extraordinaire. Ce n'est pas le seul. La voiture Bardon qui suivait celle-ci dans sa catégorie pesait 918 kilos et a consommé 6 lit. 470, soit une dépense d'environ 2 fr. 25.

Cela remet le kilomètre à 2 centimes pour près d'une tonne transportée! C'est bien peu de chose n'est-ce pas que 2 centimes.

Prenez dans votre main une pièce de deux sous. Elle finit par n'avoir plus pour nous de valeur. Il s'en dépense tant dans une journée! Deux sous! Qu'est-ce que deux sous!

Et bien deux sous bien employés peuvent transporter 1000 kilos à 10 kilomètres. Il est vrai qu'il a fallu pour cela des années de travail.



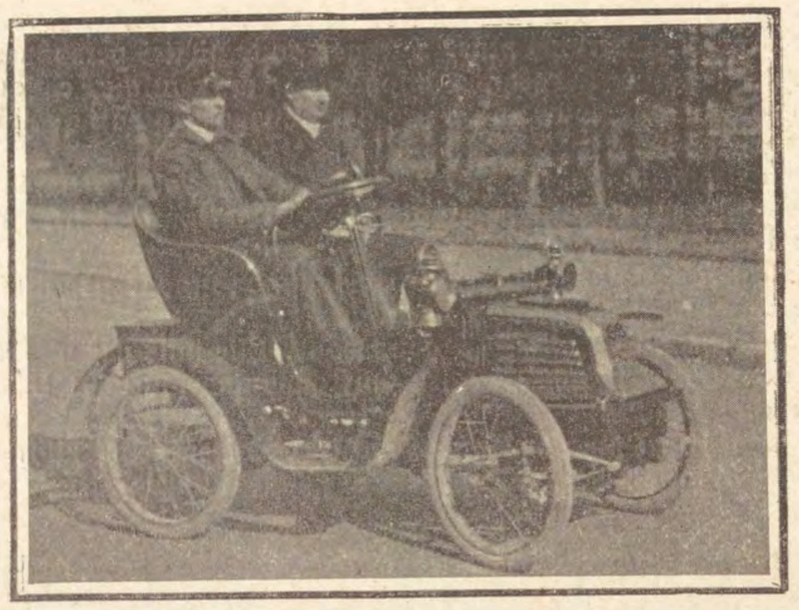
La voiture *Delahaye*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est classée première de sa catégorie, avec 0,0734 à la tonne kilométrique.

Supposez qu'on en soit encore au transport à dos d'homme comme en Afrique.

Là chaque porteur transporte sur sa tête 40 kilos environ. Il faudrait donc 25 porteurs à la fois pour transporter vos 1000 kilos à 10 kilomètres. Ils mettraient trois heures et, ne les eussiez-vous payé que 30 centimes de l'heure, chaque porteur vous reviendrait à 1 franc et vos 1000 kilos à 25 francs de transport. Si vous payiez le tarif ordinaire du travail actuel, 50 centimes de l'heure environ, vous en auriez pour 37 fr. 50 et vous dépenserez juste 10 centimes d'essence! Prenons d'autres exemples. Voici l'omnibus de la maison de Diétrich, le même que celui qui fait le service public de Lunéville à Blamont. Il a transporté 12 voyageurs à 60 kilomètres, de Suresnes à Longjumeau et retour. Il y avait en outre 100 kilos de lest, ce qui donne à peu près 14 voyageurs, puisque le poids utile est de 1000 kilos, soit 14 voyageurs de 70 kilos.

Il dépense 12 litres 900, soit, par voyageur, 0 litre 900, soit à peine 0 fr. 40. Où trouverez-vous la compagnie de chemin de fer dont le prix de

L'omnibus de *Diétrich*, muni de bandes *Kelly*.
Cette voiture s'est classée première de sa catégorie avec 0,0744 à la tonne brute.



La voiturette *Peugeot* munie de pneumatiques *Michelin*.
Cette voiture s'est classée première de sa catégorie avec 0,0889 à la tonne kilométrique.

revient sera aussi faible. Il est admis que les services de voyageurs font plutôt perdre la compagnie : or elle vous demandent de 3 francs à 7 francs pour faire 60 kilomètres.

Voulez-vous maintenant quelques véhicules plus légers. Voici un petit moteur de Dion-Bouton de 6 chevaux. Il a fait ses preuves de résistance en gagnant Paris-Bordeaux et Paris-Berlin.

Il vient de faire ses preuves de sobriété infirmant le proverbe qui dit que toute vitesse se paie cher.

900 kilos transportés à 100 kilomètres font 90 tonnes au kilomètre.

Que dépense pour cela le moteur ? 6 litres, c'est-à-dire 2 fr. 50! Ce poids de 90 tonnes est celui des plus grosses locomotives. Où trouverez-vous la grosse locomotive qui dépense 2 fr. 50 pour faire un kilomètre ?

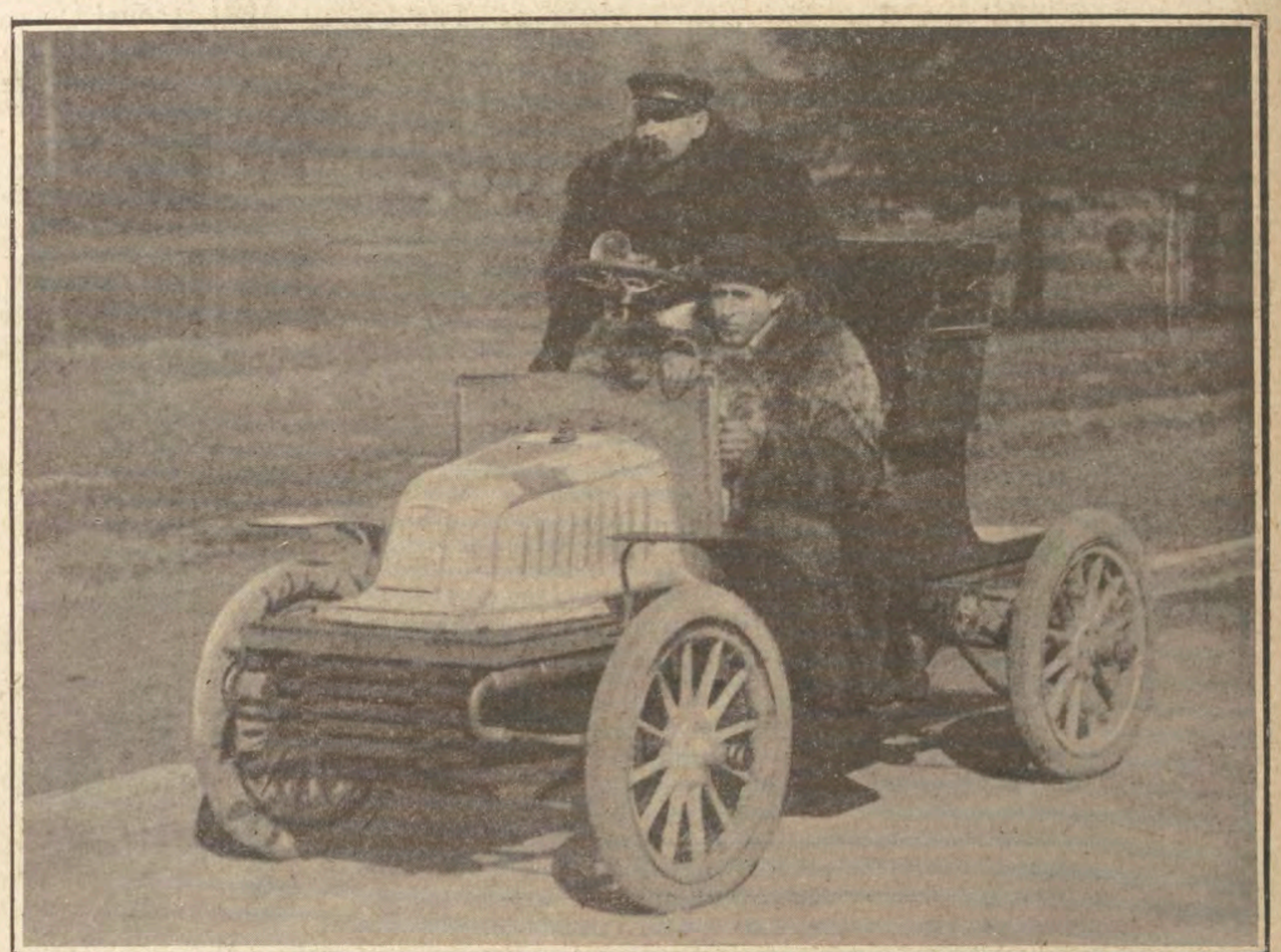
La voiture légère de Georges Richard a consommé 4 litres 985 d'alcool carburé pour faire le même parcours. L'alcool, produit national, qui lui a valu le grand prix d'Arenberg est un produit meilleur marché encore que l'essence. Voilà qui doit donner à réfléchir à tous ceux qui désirent l'employer.

La voiturette Peugeot a fait ce chef-d'œuvre de faire 100 kilomètres en dépensant 4 litres 890 ! Songez-y 4 centilitres, une cuiller à bouche par kilomètre ! Et l'on dira toujours que nous nous ruinons d'essence.

Si vous voulez enfin savoir ce que consomme un gros véhicule de poids, regardez la voiture Delahaye, elle pèse plus de 2 tonnes et fait 100 kilomètres avec 15 litres à 25 à l'heure de moyenne! Cela fait 7 litres par tonne, 7 centilitres par tonne et par kilomètre. Avec six voyageurs, cela fait 1 centilitre par kilomètre et par voyageur.

Et l'on niera le progrès ! Ayons le courage de le dire. Si l'automobile est encore un peu chère d'entretien, la faute n'en est plus aux moteurs. Elle est aux à-côté que l'habitude fera peu à peu disparaître en modelant la société sur ses besoins nouveaux et ses nouveaux services.

(Clichés P. Doyé). GEORGES PRADE.



M Perrin, qui a battu le record du parcours du Criterium, couvrant les 100 kil. en 1 h. 59 m. 16 s. 3/5, sur sa voiture légère *Delahaye*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Un Raid Pédestre

Il n'est pas de régiment dans l'armée française, il n'est peut-être pas d'armée en Europe, où les hommes soient tenus en alerte et dans un continuel état d'entraînement comme ils le sont dans les régiments qui avoisinent notre frontière de l'Est ou celle des Alpes. L'éducation militaire, pour les officiers comme pour les hommes est devenue un sport, aussi n'est-il pas rare de voir les uns ou les autres se livrer à de véritables tentatives de records, à cheval, à bicyclette ou à pied. C'est une de ces dernières que nous présentons ci-dessous.

◓ ◓ ◓

QUATRE jeunes gens appartenant à la 3e compagnie du 160e régiment de ligne en garnison, à Toul un de ces superbes régiments de fer qui sont l'orgueil de la patrie française, comme ils seront un jour sa première et capitale défense, le sergent Gérardin, les caporaux Ferry et Dumas Vorzet et le soldat de première classe Monneret avaient décidé de couvrir à pied, la distance de 100 kilomètres, en vingt-quatre heures. Les sportsmen sont nombreux parmi cette jeunesse admirablement entraînée par de journaliers exercices et les chefs de corps encouragent de toutes leurs forces toutes les tentatives de ce genre. Celle des quatre amis du 160e se compliquait de ce fait qu'elle devait être accomplie sur des routes très accidentées, en tenue de campagne et avec le chargement complet. Elle fut même désavantagée par les circonstances extérieures, car la pluie ne cessait de tomber depuis plusieurs jours et les routes étaient détrempées et couvertes de boue.

Deux de leurs camarades, le sergent Dumas et le soldat Vatelot à bicyclette accompagnaient et entraînaient les marcheurs.

L'itinéraire était le suivant : Départ des baraquements, Toul, Pierre la Trèche, Bois l'Evêque, Sexey-aux-Forêts, Pont-Saint-Vincent, Nancy, Frouard, Dieulouard, Pont-à-Mousson et retour, soit 101 kilomètres qui furent couverts en 21 h. 22. Celui qui, du geste que Polin a rendu célèbre, a remonté le sac sur les longs chemins et qui sent encore ce poids peser lourdement sur ses épaules meurtries peut apprécier à une juste valeur l'énergie de ces quatre modestes pioupous.

Puisse notre armée en compter beaucoup comme ceux-là qui considèrent le séjour au régiment comme autre chose qu'une corvée et qui prouvent que la caserne peut être, non pas comme d'aucuns le prétendent et l'écrivent une école de démoralisation, mais une école de culture physique et de relèvement intellectuel! H. de V.

Le soldat Vatelot. | *Le caporal* Dumas Vorzet | *Le sergent* Gérardin. | *Le caporal* Ferry. | *Le sergent* Dumas.
Le soldat de 1re classe Monneret.

Les sous-officiers et soldats du 160e de ligne qui viennent de couvrir plus de 100 kilomètres en moins de 21 h. 1/2 ave le chargement.

Le Cross National

Tous nos lecteurs savent en quoi consiste le cross-country. C'est une course en pleine campagne, dont le parcours, tracé à travers champs et bois au moyen de petits papiers ou de confetti, est connu d'avance et sans fausses pistes, ce qui la distingue du rallie-papiers. La saison de ce sport, très populaire, vient de se terminer par le championnat de cross plus connu sous le nom de Cross National, qui s'est disputé le dimanche 2 mars, dans le parc de Saint-Cloud.

Un coureur sous bois (Bailly du Stade Français).

Le cross-country est un sport d'hiver, comme le football. C'est même le seul genre de course à pied que l'on puisse pratiquer sans danger pendant les frimas. Le froid rend alors les efforts de pure vitesse très dangereux. Cette assertion paraîtra paradoxale aux gens qui s'imaginent que les épreuves de courte distance sont les moins fatiguantes. Or, rien n'est plus dur à courir qu'un cent mètres ! Le sprinter est un athlète qui se surmène très vite s'il n'y prête attention. Au contraire, un coureur de cross pourra couvrir tous les dimanches une quinzaine de kilomètres en courant, sans avoir à redouter les conséquences de cet entraînement... à la condition, cependant, que des transpirations abondantes ne lui fasse pas perdre trop de poids.

En été, ce sport deviendrait donc déprimant.

Et puis, en France, le surmenage n'est pas à redouter et les jeunes athlètes que l'on a vus participer au National pêchaient plutôt par une préparation tout à fait rudimentaire. Les deux tiers d'entre eux ont effectué les 15 kilomètres 800 mètres du trajet à une allure de ballade : ils avaient l'air de suivre un de ces fiacres à galeries qui transportent les bagages des voyageurs ! Une quinzaine à peine ont mené un véritable train de course et encore les premiers ont-ils fait un temps que les spécialistes anglais de cross-country battraient de six à huit minutes.

Faut-il se désoler outre mesure de ne pas voir les jeunes Français s'entraîner avec autant d'ardeur que leurs collègues d'outre-Manche ? Je ne le pense pas, car, au point de vue de la régénérescence physique, le *record* est loin d'être un desideratum. En effet, le recordman est l'être d'exception. Or, ce qu'il faut surtout obtenir, c'est la pratique des exercices par la masse, et, encore, une pratique modérée. Par conséquent, nous devons plutôt nous réjouir du nombre considérable des partants dans le dernier cross national que de nous désoler de la faiblesse des performances accomplies. D'ailleurs, l'itinéraire était fort accidenté et le temps du premier : 56 minutes, 11 sec. 2/5 est loin d'être mauvais. En Angleterre, le championnat de cross qui se dispute sur 10 milles (16 kil. 093) soit 300 mètres de plus, est généralement couru en 52 ou 53 minutes.

Mais il faut dire que le parcours est bien moins dur. Le cross a lieu sur un terrain préparé à l'avance, sans aucune côte.

Et puis, la température, beaucoup plus élevée qu'à l'ordinaire, a pu gêner beaucoup les concurrents. On s'était entraîné, depuis novembre, par tous les frimas, et l'on est tombé sur une journée vraiment printanière. Quelle différence avec ce cross d'il y a quelques années où les « lièvres » durent tracer la piste dans la neige ?

Les spectateurs ne se plaignirent pas de la gracieuseté de messire Phœbus et, malgré l'heure matinale, ils accoururent en foule à Saint-Cloud. Bientôt, les terrasses qui dominent l'emplacement où s'élevait l'ancien château se garnissent d'une foule compacte qui rendra la tâche des organisateurs joliment difficile. A ce propos, un de nos confrères a émis le désir que, l'année prochaine, on reporte l'arrivée du National sur le champ de courses de la Fouilleuse, sis à proximité du bois de Garches.

Un fâcheux point de côté.

Certes, il serait plus facile, dans ces conditions, de faire la police, mais je crois que l'épreuve y perdrait son cachet pittoresque.

Pendant que le public attend les coureurs, ceux-ci s'habillent chez Texier, un café-restaurant de l'avenue du Palais, converti ce jour-là en un vaste vestiaire. J'ai la curiosité d'y faire un tour. Deux cent cinquante jeunes gens, dont la moitié est fournie par la province, font leur toilette de course : culotte courte et maillot de corps. C'est la tour de Babel des accents de terroir : Bordelais

Le départ du Cross National (championnat national de cross country) au Parc de Saint-Cloud. — 2 mars.

Lyonnais, Bourguignons, Manceaux, etc., s'y interpellent gaiement. La plupart ont voyagé toute la nuit et ne paraissent pourtant pas éprouver la moindre fatigue. Ils seront cependant très handicapés, vis-à-vis d'adversaires qui ont passé la nuit dans leur lit et qui ont, en outre, l'avantage de courir sur un parcours qu'ils connaissent parfaitement.

Dix heures : la meute bariolée se rend sous les ordres du starter. Celui-ci, Paul Champ, les range par clubs. L'officier de zouaves qu'est notre brillant confrère reparaît et il procède à l'appel des coureurs comme à celui de sa section : « Allons, Untel, je vais vous apprendre à répondre ! Et vous les Lyonnais, voulez-vous bien vous aligner ! » J'ai vu le moment où la consigne et la salle de police allaient pleuvoir !

Au signal, c'est une avalanche irrésistible; gare à celui qui se trouverait sur son passage. Le public fait un cross en sens contraire et il dégringole les escaliers pour se rendre au carrefour où on verra les concurrents passer pour la première fois. Les voici : le peloton de tête comprend Ragueneau et G. Filliatre, suivis de près par Chastanié, Cure, de Fleurac, Fletcher, etc.

Pendant la course. — Aux Jardies.

Prévot, de l'Union Athlétique du 1er Arrondissement qui tient la tête vient de passer. De Fleurac, du Racing Club, conserve encore la seconde place, mais il est serré de près par Ragueneau, de la Société Athlétique de Montrouge, qui ne va pas tarder à la lui ravir.

L'arrivée. — A 100 mètres du poteau.

Ragueneau (à gauche) et Prévot sont encore ensemble, mais le premier va s'assurer une dizaine de mètres d'avance au poteau.

Les premiers passés, nous courons au Rendez-vous de chasse, sis après la pénible montée des Jardies. Celle-ci, relevée à 14 p. 100, est grimpée courageusement par le jeune Prévot, de l'Union Athlétique du 1er Arrondissement dont la belle course est une révélation. A ce moment, il tient la tête avec 15 mètres sur de Fleurac, dont la classique allure de coureur de médaille antique est toujours ordonnée, et avec 25 mètres sur Ragueneau, dont le sourire dit la confiance en la victoire. Au second passage, en cet endroit, Ragueneau et Prévot sont ensemble et la lutte commence à devenir sévère entre les deux leaders.

Elle ne se termine qu'à 300 mètres du but où Ragueneau passe pour gagner par 10 mètres sur Prevot; de Fleurac troisième à 150 mètres.

Mais une autre lutte a passionné le public : c'est celle des clubs. Avant la course, le Racing Club, malgré l'absence de Deloge, parti le matin même pour l'Angleterre, paraissait être sûr de vaincre et l'on voyait l'U. A. I. prendre la seconde place. On comptait sans le Stade Français dont les progrès ont été surprenants. Son équipe, d'une homogénéité parfaite, a marché comme un seul homme et l'on a bien cru un moment qu'elle avait gagné, lorsque l'on a vu quatre stadistes rentrer ensemble.

Mais, après pointage, c'est le Racing Club de France qui a été déclaré victorieux. En conséquence, son nom va être gravé pour la neuvième fois sur le magnifique objet d'art challenge, le *Gladiateur mourant*, offert en 1893 à l'U. S. F. S. A, par la comtesse de Montgomery.

Voici, du reste, la liste des vainqueurs du championnat de cross-country depuis sa fondation :

1889. — Stade-Français. 1. Bersin (S. F.).
1890. — Racing Club de France, 1. F. Reichel (R. C. F.).
1891. — Francs-Coureurs. 1. F. Reichel (R. C. F.).
1892.— 1. Racing Club. 1. Petit (F. C).
1893 — 1. Stade-Français. 1. Chauvelot (S. F.).
1894. — 1. Stade-Français. 1. Bourdier (R. C. F.).
1895. — 1. Racing-Club. 1. Lermusiaux (R. C. F.).
1896. — Racing-Club. 1. Soalhat (R. C. F.).
1897. — 1. Racing-Club. 1. Soalhat (R. C. F.).
1898. — 1. Racing-Club. 1. Tunmer (R. C. F.).
1899. — Société Athlétique de Montrouge. 1. Touquet (A. P. F.).
1900. — 1, Racing-Club. 1. Champoudry (S. A. M.)

Chastanié du Racing Club, classé 6e.

1901. — 1. Racing-Club. 1. Ragueneau (S. A. M.).
1902. — 1. Racing-Club. 1. Ragueneau (S. A. M.).

Le cross national s'est disputé à Bellevue, à Chaville, à Garches, à Ville-d'Avray et enfin à Saint-Cloud.

Le record des partants a été atteint l'an dernier : 270 coureurs et 27 équipes.

On a beaucoup remarqué, cette année, la belle course fournie par certains pédestrians de province. L'un d'eux, A. Moreau, du Sport Athlétique Sézannais, a pris la dixième place dans le classement général. C'est un résultat surprenant, si l'on songe au désavantage qu'il y avait pour cet athlète à disputer une épreuve dont il ignorait le parcours. Le jour n'est peut-être pas loin où, comme il arriva pour le Rugby, nous verrons un champion régional damer le pion aux athlètes parisiens.

G. DE LAFRETÉ.

Après la course.

Le dévoué secouriste Brillouet prodigue ses soins à un concurrent, pendant que le gagnant, Ragueneau, se réconforte.

(Clichés P. Doyé.)

(Cliché Bataille).

Louis Uni, dit Apollon, né à Massiliargues, en 1862.

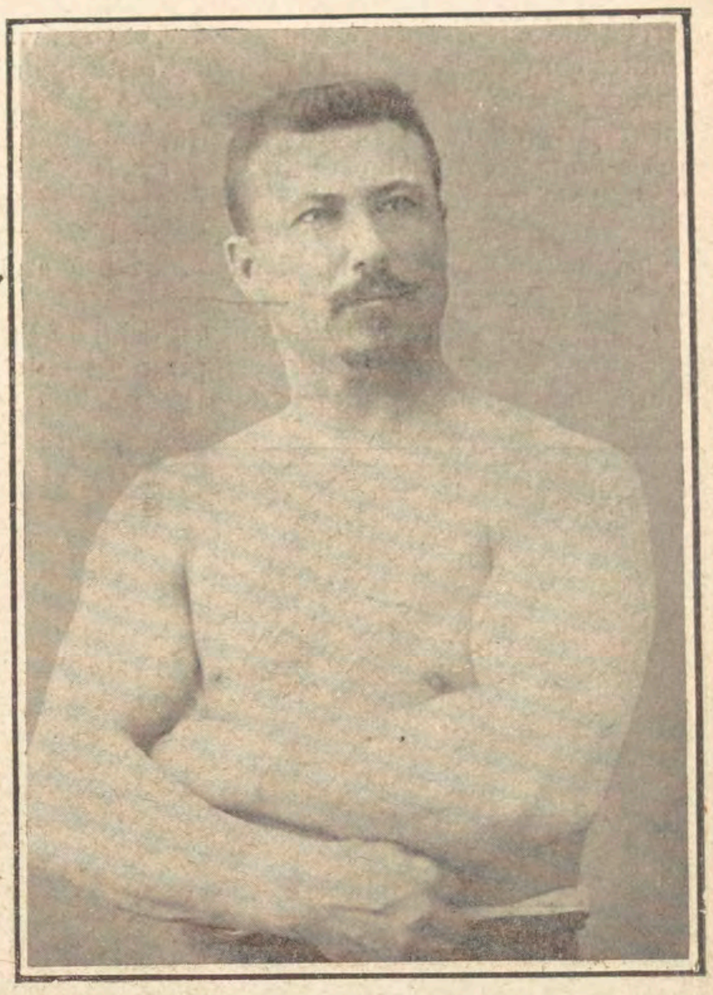
L'HISTOIRE DU MUSCLE

II

POIDS ET HALTÈRES HIER ET AUJOURD'HUI

(SUITE) [1]

Après avoir passé en revue les principaux athlètes étrangers, parlons des hommes, amateurs et professionnels, qui ont jeté un vif éclat sur l'école française. Il était intéressant de mettre sous les yeux des lecteurs les photographies de quelques sujets absolument inconnus qui, par la seule pratique des poids et haltères sont arrivés à un développement physique de toute beauté ! Les professionnels, eux, nous intéressent surtout par les réputations qu'ils ont laissées ou laisseront dans l'histoire du muscle



(Cliché Sprécher).

Joseph Bonnes, né à Narbonne, en 1867.

Il en est autrement des amateurs qui représentent la phalange des gens qui ne voient dans le travail des poids que la culture de leur santé et de leur physique. Ceux-là peuvent servir de modèles aux lecteurs de la Vie au Grand Air, *qui s'intéressent aux choses de la force, tant au point de vue hygiénique qu'au point de vue exclusivement sportif.*

L'ÉCOLE FRANÇAISE

Il est temps maintenant de parler de l'école française et nous ne nous avancerons pas beaucoup en disant qu'elle est incontestablement la plus belle, la plus correcte, la plus sportivement pure, mais qu'elle est aussi assez généralement ignorée. Elle a, c'est certain, ses pitres et ses charlatans, mais elle a aussi ses sujets d'élite et les plus remarquables d'entre eux sont athèles à peu près inconnus du grand public.

Nous parlions du charlatanisme. C'est, hélas ! moins encore chez les professionnels des poids et haltères que chez les créateurs de méthodes athlétiques mirobolantes qu'on est appelé à le rencontrer.

(Cliché Watery).

Noel, le Gaulois, champion du monde des poids et haltères.

Noel, le Gaulois peut être considéré comme l'homme le plus fort du monde. L'académie qu'il dirige à Paris, rue des Boulets, est la meilleure école pour l'entraînement physique.

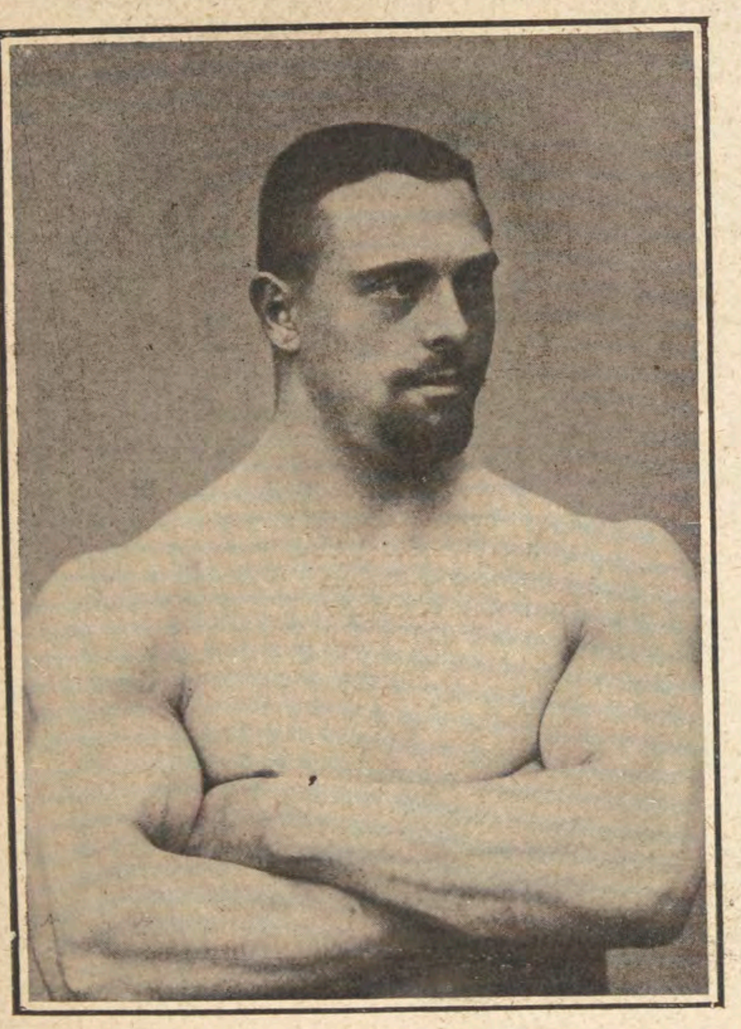
Le malheur, voyez-vous, c'est qu'on écoute un peu trop complaisamment les gens dont le passé athlétique et les performances sont nuls ou peu s'en faut.

Et ils sont trop nombreux encore ces professaillons d'athlétisme auxquels on pourrait poser cette question et à laquelle ils seraient peut-être bien embarrassés de répondre :

« Vous enseignez ? Qu'avez-vous fait vous-même ? Que faites-vous encore aujourd'hui ?

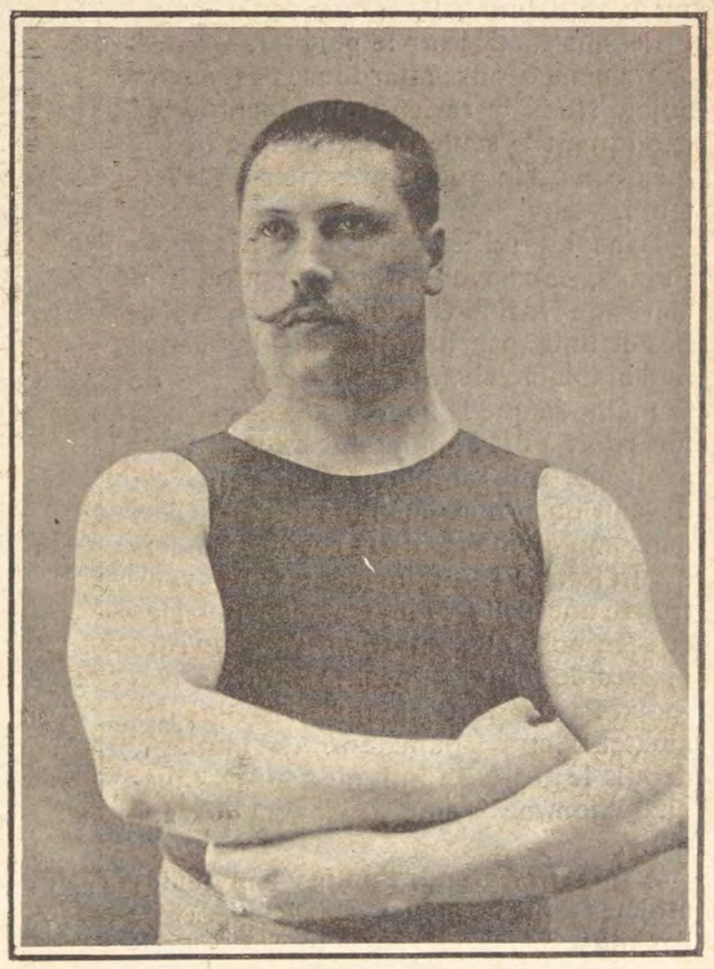
Mis au pied du mur, ils se défileraient adroitement ! c'est probable.

La France est le pays du monde où l'on cherche à pratiquer les poids et haltères avec le plus de correction et le plus d'élégance. Expliquons-nous deux athlètes de même force — un Français et un étranger — font tous deux 60 livres à bras tendu. — (Nous prenons 60 livres et le bras tendu comme exemple). Il y a 99 chances sur 100 pour que l'un de ces deux athlètes accomplisse le mouvement plus correctement, plus sincèrement que l'autre. Ne cherchez pas longtemps, le plus classique des deux, c'est à coup sûr l'athlète français. Et encore, quand nous disons classique, nous employons une expression impropre, car jusqu'à présent il n'y a qu'un homme et un seul qui ait régenté ce sport classiquement : c'est Noël le Gaulois. Tenez pour certain qu'en dépit des efforts de tous les charlatans du muscle, sa méthode est la bonne. Elle ne s'est point encore imposée, parce qu'aucune fédération sérieuse ne régit les sociétés athlétiques, où chaque amateur travaille les poids au gré de sa propre fantaisie et ne s'occupe le plus souvent — il y a des exceptions certes — qu'à « épater la galerie ». Pourvu qu'on fasse des concours bien dotés de réclame et de récompenses ; pourvu qu'on constitue des jurys, pris à droite et à gauche et de compétence souvent douteuse, on croit en avoir fini avec le sport des poids et haltères. Ajoutez à cela les susceptibilités à ména-



(Cliché Huber).

Maspoli, né à Lyon, en 1875.



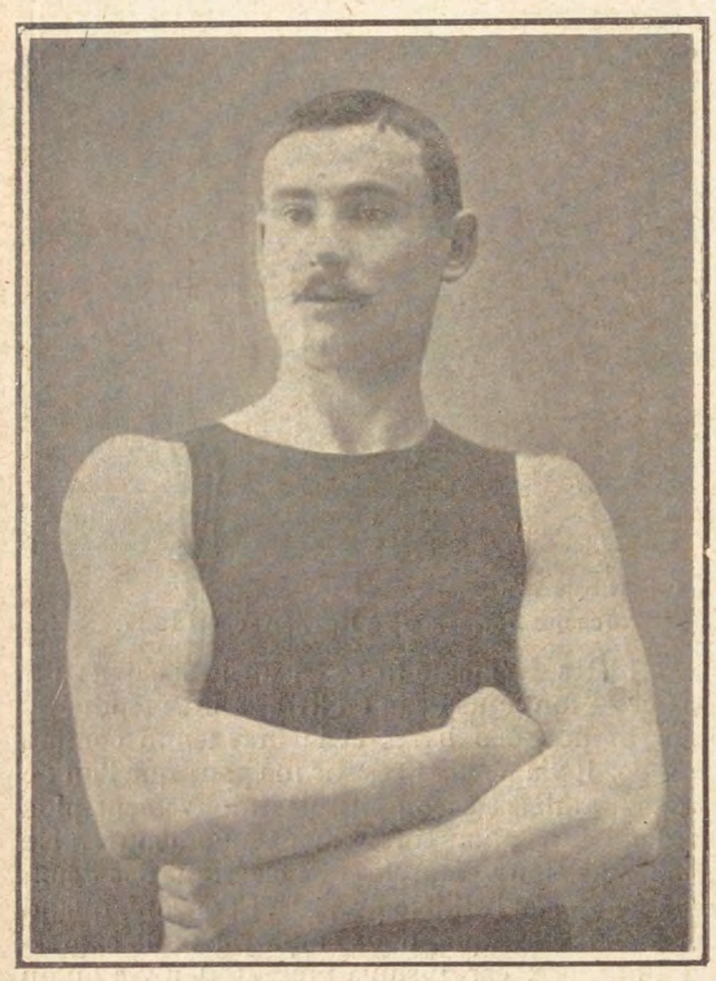
(Cliché Sprécher).

Auguste Désiré, né à Paris, en 1874.

(1) Voir les numéros 177, 178, 179, 180, 181 et 182.

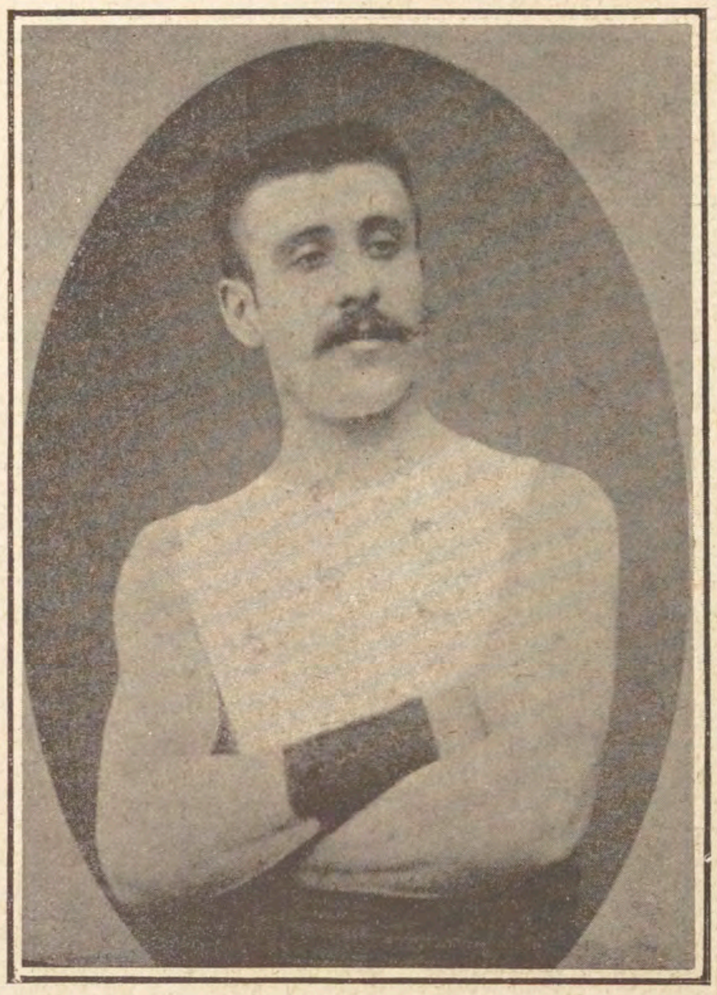
ger, les amours-propres à sauvegarder, et vous vous rendrez compte du peu de place qu'il reste pour la sincérité dans les tournois disputés trop rarement encore. Demandez à Apollon, à Bonnes, à Maspoli, ce qu'ils en pensent. Malgré toutes ces tares, la France, répétons-le, est le pays où le sport des poids et haltères se pratique avec le plus de souci dans la recherche de la difficulté, dans la beauté et la pureté de l'exécution !

Il faut partir de ce principe qui est celui de Noël le Gaulois et des grands athlètes que nous citions tout à l'heure : il ne suffit pas de mettre à bout de



(Cliché Sprécher.)

Albert, né à Paris en 1864.



(Cliché Vastel.)

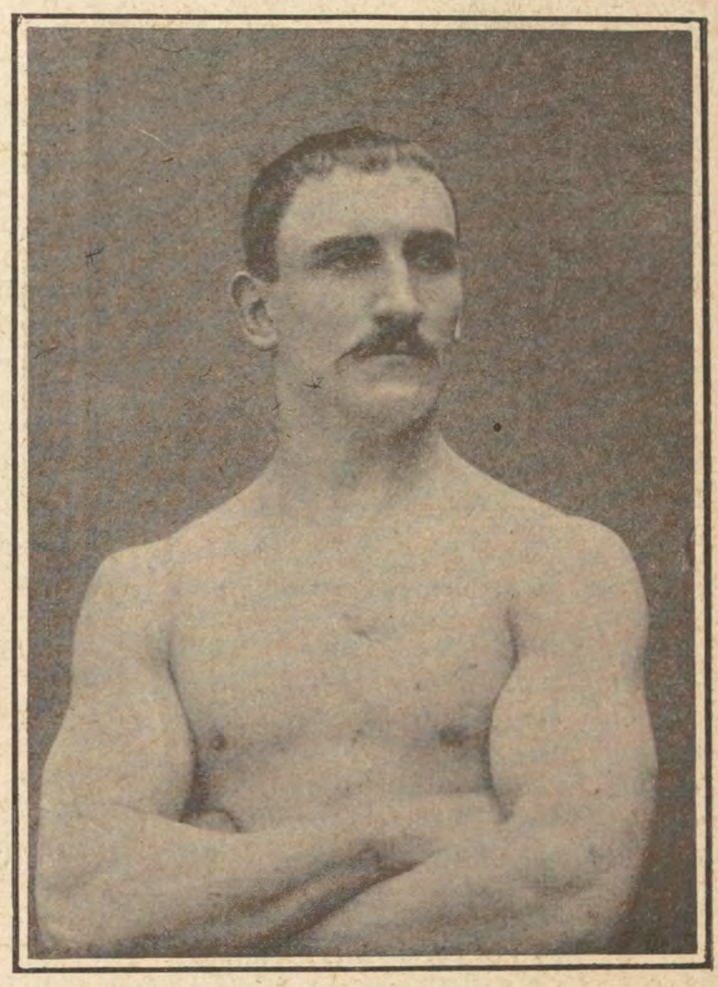
Georges Marchand né à Paris en 1866.

le public finissent par se dire : « C'est parfait, ces hommes sont très forts, mais d'abord la nature en fait des êtres d'exception, ensuite, ils ne font que çà. Nous nous n'avons pas le temps de nous entraîner tous les jours matin et soir. Ce n'est pas la peine d'essayer, nous n'en ferons jamais autant. »

C'est faux. Tout au moins, c'est mal raisonné. Et nous allons le prouver. Il y a peu de jeunes gens qui n'ont pas une heure par semaine à consacrer à leurs plaisirs. Eh bien, avec un peu de persévérance, ce temps très court consacré à l'entraînement peut donner des résultats étonnants.

Voyez ces élèves de Noël dont nous avons publié les portraits dans notre dernier numéro. Ils ont obtenu les magnifiques résultats en s'exerçant régulièrement selon la méthode du maître et avec une dépense de temps relativement minime :

Pour ceux qui croient les photos trompeuses donnons des chiffres.



Robert né à Paris en 1867.

Auguste Esmelin

Tour de poitrine	1 m. 13
Biceps	0 m. 37
Tour de cou	0 m. 41
Tour de mollet	0 m. 40
Tour de taille	0 m. 82
Taille	1 m. 73
Avant-bras	0 m. 31

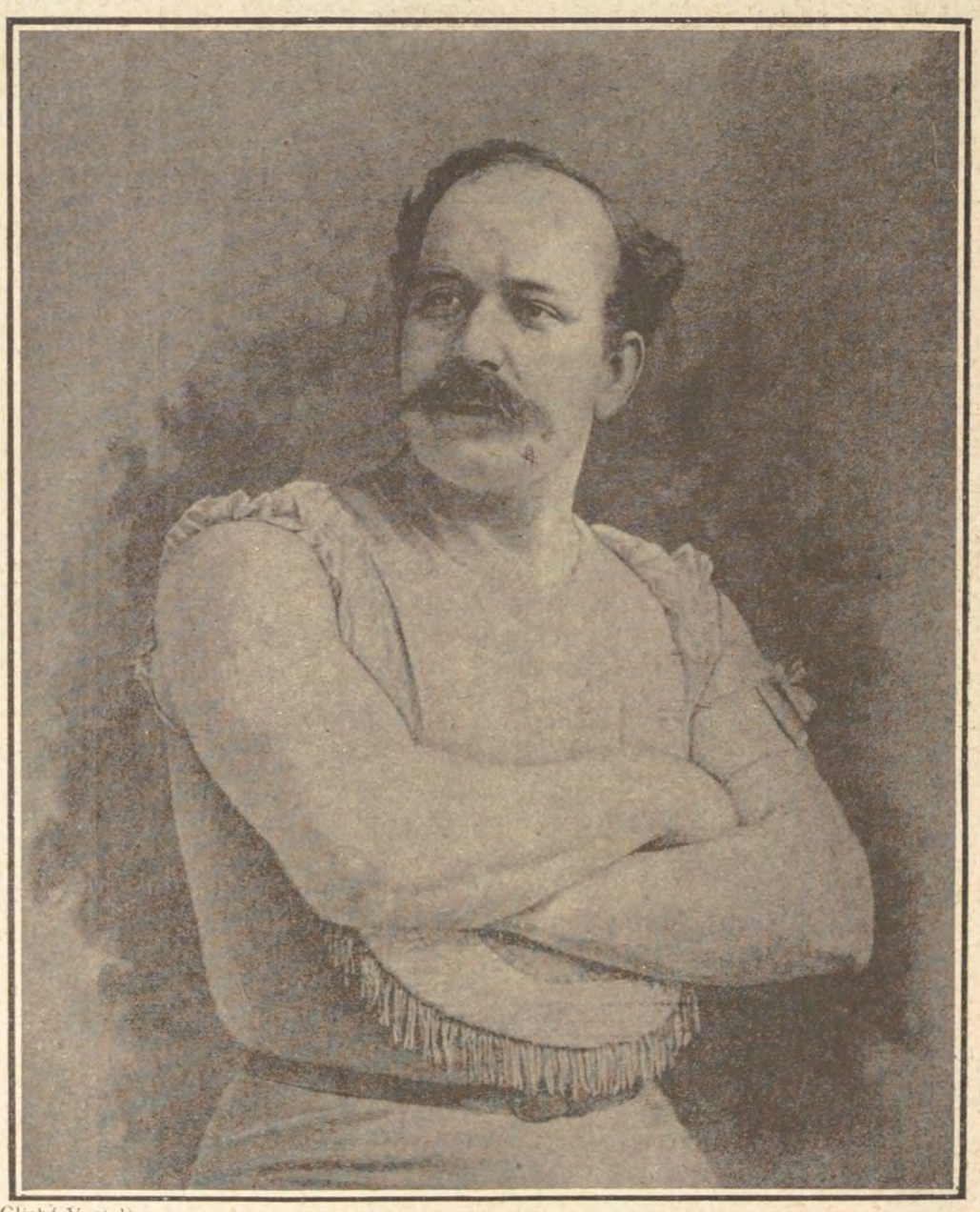
bras un nombre de livres *x*. Ce qu'il faut c'est obtenir ce résultat dans un style impeccable.

Exemple. Un amateur met 20 kilos à bras tendu mais à bras tendu correct, d'absolue horizontalité, sans supercherie dans la position du poids sur la main si c'est un bras tendu simple. Eh bien, cet homme-là déploie plus de force que son voisin, qui met peut être 25 kilos à bras tendu, mais le bras pas absolument horizontal, légèrement relevé avec un engin engagé sur le poignet.

Mais ne nous attardons pas sur ce sujet. Nous y reviendrons bientôt en expliquant la seule méthode que la *Vie au Grand Air* puisse présenter à ses lecteurs.

Dans les milieux de l'amateurisme en France, nous avons trouvé, sept ou huit élèves de Noël le Gaulois dressés, façonnés et finis par lui qui sont la preuve indéniable et vivante de l'excellence de la méthode que le sport des poids et haltères doit à cet homme sincère qui, après avoir été un inimitable exécutant, est devenu un professeur hors de pair. C'est dans son gymnase de la rue des Boulets qu'un jour, à l'entraînement, nous avons trouvé une belle jeunesse bien musclée et bien portante, en train d'attaquer les masses de fonte, — pas maquillées celles-là. Pas de professionnels, rien que des amateurs et des amateurs de tout âge, depuis le gosse de huit ou neuf ans jusqu'à l'homme ayant dépassé la quarantaine.

A force de prendre pour exemple des athlètes dont le métier consiste à avoir des muscles, et qui, partant, n'ont d'autres soucis dans la vie que celui de les maintenir bien en forme, les philistins,



Cliché Vastel).

Vuillot, dit l'homme-canon, né à St-Claude en 1850.

Ce célèbre athlète a eu une carrière peu banale. Après avoir paru sur la scène des Folies-Bergère, il représenta l'arrondissement de St-Claude à la Chambre des députés et est actuellement sénateur du Jura.

Balloux

Taille	1 m. 72
Tour de poitrine	1 m. 12
Biceps	0 m. 40
Avant-bras	0 m. 32
Mollet	0 m. 39
Poids	78 kilog
Tour de cou	0 m. 40
Age	27 ans

Lolande

Hauteur	1 m. 79
Tour de poitrine	1 m. 13
Biceps	0 m. 39
Avant-bras	0 m. 32
Mollet	0 m. 38
Tour de cou	0 m. 44
Poids	85 kilog

Yvroux

Biceps	0 m. 37
Avant-bras	0 m. 32
Tour de cou	0 m. 37
Poitrine	1 m. 02
Mollet	0 m. 36
Taille	1 m. 66
Tour de taille	0 m. 70

(A suivre.) FIORAVANTI

HIGH · LIFE · TAILOR

12
RUE
AUBER
. PARIS.

112
RUE
RICHELIEU
PARIS.

NOTRE NOUVELLE SUCCURSALE
12, RUE AUBER (RAYON POUR DAMES)

DEMANDER NOTRE CATALOGUE
ILLUSTRÉ PAR
LÉANDRE, MOLOCH, FORAIN

DEMANDER NOTRE CATALOGUE
ILLUSTRÉ PAR
LÉANDRE, MOLOCH, FORAIN

Nous donnons ci-dessus à nos lectrices un léger aperçu du rayon de Dames de la nouvelle succursale du High Life Tailor, **12, rue Auber,** où a lieu en ce moment, ainsi qu'au 112, rue Richelieu, l'Exposition des incomparables costumes tailleurs pour Dames, à **95** fr. — Afin d'éviter toute confusion, nous rappelons que le High Life Tailor a, au 12 de la **rue Auber,** deux magasins bien distincts : l'un réservé aux Messieurs, où sont exposés les costumes complets à **69 fr. 50** et l'autre spécialement réservé aux Dames.

VIE
RAND AIR

Service de la Librairie Sportive

DEVANT le succès obtenu par notre Librairie sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogu et d'y ajouter les volumes qui auraient pu être omis, ainsi que les nouveautés récemment parues.

NOTRE service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de TOUT VOLUME QUEL QU'IL SOIT, *au reç du montant de la commande augmenté de 0 fr. 50 pour frais d'expédition.*

CHASSE

Ouvrages généraux

rial de la Vénerie,
rands veneurs de France, suivis d'une de sur les principaux équipages de anger, par le baron DE VAUX, précédés du uit du roi Jean, par S. A. Mgr le duc UMALE. — Lettre de la duchesse D'UZÈS. réface du comte DE CHABOT.
ère partie :
de grand luxe, in-folio oblong, ren- é dans un carton sous couverture ant le cuir de crocodile avec 20 aqua- s par DE CONDAMY, Paul JAZET, O. DE NE, Paul TAVERNIER, et 108 illustrations ARCOS, comte de CLERMONT-GALLE- DE, DELORT, GRIDEL, JEANNIOT, PILLE, CETEAU, etc. 200 »
olume contient les équipages de MM. le Marquis DE E, le duc D'AUMALE, BAUDRY D'ASSON, DE BÉJARRY, ER, DE CARAYON-LATOUR, comte CHABOT, Maxime IGNY, DE CHARNACÉ, DUPUYTREN, EPHRUSSI, le comte EFFULHE, LE COULTEUX DE CANTELEUX, MENIER, EMBRAY, LE RALLYE-POITOU, SERVANT, TURPAULT, Mme la duchesse D'UZÈS.

re de la Vénerie française,
e et petite vénerie, notions juridiques atière de chasse à courre, par le comte OULTEUX DE CANTELEUX.
née, 1899. 1 vol. orné de 16 photo- ures 3 50
ée, 1901 3 50

Dictionnaire des Chasses,
ulaire complet des termes de chasse ens et modernes, précédé d'une intro- ion par le marquis G. DE CHERVILLE, ut recueilli et mis en ordre par A. PAI- T.
in-8 raisin de 440 pages, illustré de gnettes et culs-de-lampe 15 »

èque cynégétique d'un amateur,
otes bibliographiques.
petit in-8, imprimé sur papier 7 »

se à travers les âges,
comte DE CHABOT.
ne in-4, illustré de 252 gravures et romolithographies 50 »

ds Fusils de France,
sse, le gibier, la cuisine du chasseur e baron DE VAUX.
e de luxe, imprimé à 380 exemplaires, érotés à la presse, orné de 50 chromo- graphies, et de 265 vignettes. — Un me grand in-4 jésus, tête dorée, hes ébarbées; relié sous couverture ale en cuir japonais extensible, dos -maroquin et coins 100 »
mplaires sur japon 200 »

Le chien

i le Chien,
françaises et étrangères, histoire natu- achat, élevage, dressage pratiqué et nné, reproductions, expositions, trai- nt des maladies, chenil, amélioration, le baron DE VAUX d'après GORDON- LES, — préface par AURELIEN SCHOLL. grand in-8 imprimé sur papier glacé, de 24 planches hors-texte, et 146 vi- es sur 352 pages de texte, relié sous ertures bleutée, cuir japonais exten- avec plats ornements, imprimés en ur, tête dorée tranches ébarbées. 10 »
apon broché 20 »

L'enfance du Chien,
Psychologie et élevage pratique par E. LEROY. 1 vol. in-18 jesus avec illustrations 2 »

Les Races françaises de Chiens d'arrêt,
Par J. de CONINCK.
Superbe ouvrage considérablement augmenté, avec 20 planches hors-texte donnant des portraits de chiens primés aux exposition 10 »

Le Chien,
Son histoire, ses exploits, ses aventures par Alfred BARBOU, ouvrage illustré de 87 compositions par E. BAYARD, COUTURIER, Adrien MARIE, Charles JACQUES, etc.
1 vol. grand in-8 raisin broché 4 »
Relié toile, plaques dorées 6 »

Les Chiens et leur hygiène,
Par Pierre MÉGNIN, ancien vétérinaire de l'armée.
1 vol. in-8 4 »

Le Chien, élevage, hygiène, médecine,
Par Pierre MÉGNIN,
Tome I *Zoologie canine*, histoire, origine etc 85 gravures 5 »
Tome II *Les Chiens d'arrêt*, 53 portraits. 5 »
— III *Lévriers, Chiens courants, et bassets*, 63 portraits 5 »
Tome IV *Les chiens de berger, de garde, et de luxe*, 199 portraits 4 »

Le Chien destiné à la Chasse à courre,
Sa beauté, son élevage, par BAILLY DU PONT.
1 vol. in-8 1 50

Les Chiens courants français,
Pour la chasse du lièvre dans le midi de la France, par le comte E. DE VEZINS.
1 vol. in-16 jésus, 2e édition sur papier de Hollande 3 »

Pointers, Setters, Petits Epagneuls,
Etude sur les chiens d'arrêt de race anglaise, par FRÉCHON.
1 vol. in-8 avec figures 3 50

Dressage du Chien d'arrêt,
Par Léon VERRIER,
1 joli vol. in-12 orné de gravures 2 »

Le Dogue de Bordeaux,
Histoire et description de la race, ouvrage orné de 10 portraits types
1 brochure in-8 2 »

Traité pratique des Maladies des Chiens,
Par E. CAPRON, pharmacien.
1 vol. in-18, 5e édition, revue et augmentée 1 50

L'art de guérir la Maladie des Chiens,
Suivi de la rage et des moyens de la prévenir par Frédéric HERPIN
1 vol. in-18, 6e édition 2 »

La Rage et les expériences de M. Pasteur,
par Gaston PERCHERON.
1 vol. in-18 jésus 0 80

AUTOMOBILE

Cycles et automobiles,
Manuel pratique du constructeur et du conducteur, par H. DE GRAFFIGNY, ingénieur civil.
1 vol. illustré de 204 vignettes dessinées par l'auteur, 2e édition 4 »

Du char antique à l'automobile,
Les siècles de la locomotion et du transport par voie de terre, par F. MARCEVEAUX. Ouvrages illustré de nombreuses gravures.
1 vol. in-8 broché 4 »
Relié 6 50

Les automobiles,
Voitures, tramways et petits véhicules, par D. FARMAN, ingénieur-mécanicien, avec une lettre-préface de M. le baron de ZUYLEN DE NYEVELT, président de l'Automobile Club de France.
1 beau vol. in-8 de 430 pages et 184 figures dans le texte, broché 5 »
Cartonnage toile 6 »

A. B. C. du conducteur d'automobiles,
Par D. FARMAN, ingénieur-mécanicien.
1 vol. in-8, 170 pages et 50 figures dans le texte, spécialement à l'usage des praticiens.
Cartonné 2 50

Manuel pratique du conducteur d'automobiles,
Par PIERRE GUÉDON, ingénieur, chef de dépôt principal de la traction mécanique à la Cie générale des Omnibus de Paris, et YVES GUÉDON, ingénieur civil.
1 vol. in-8, 316 pages et 152 gravures dans le texte, broché 5 »
Cartonnage toile 6 »

Traction mécanique sur rails et sur route,
Transports en commun par L. PÉRISSÉ et R. GODFERNAUX, ingénieur des arts et manufactures.
1 vol. gr. in-8, avec fig. et 2 planches. 5 »

Le concours de moteurs de la locomotion automobile,
(Octobre 1899 Janvier 1900). Chiffres et résultats d'expérience par GASTON SENCIER, ingénieur des arts et manufactures, avec une préface de PIERRE GIFFARD.
1 vol. grand in-8 de 110 p. avec 33 fig. 3 »

Traité de construction, de la conduite et de l'entretien des voitures automobiles,
Publié sous la direction de CH. VIGREUX, par CH. MILANDRE et R. P. BOUQUET, en 4 vol. reliés in-18 et illustrés de nombreuses gravures :
TOME I. — *Construction.* — Considérations générales. — Résistance à la traction. — Etude théorique et pratique des éléments constituant les voitures automobiles : essence, ressorts, roues, freins, châssis. — Transmissions de mouvement, étude des divers genres. — Des embrayages, etc. 1 vol., format 18 × 12. 300 pages, 156 figures, relié toile 4 »
TOME II. — *Voitures automobiles à vapeur.* — Chaudières tubuleuses. — Construction des chaudières. — Emploi du pétrole pour le chauffage des générateurs. — Travail de la vapeur sur le piston d'une machine. — Appareils de distribution. — Principaux types de moteurs à vapeur. — Descriptions des principales marques. 1 vol., format 18 × 12, 158 pages, 104 figures, relié toile 2 »
TOME III. — *Voitures automobiles à pétrole.* — Les moteurs. — Carburation de l'air, types divers de carburateurs, construction. — Moteurs à explosion avec compression ; description de types divers. — Motocycles. — Voitures légères. — Voitures lourdes. — Description. 1 vol. format 18 × 12, 160 pages, 113 figures, relié toile 2 »
TOME IV. — *Voitures automobiles électriques.* — Calculs et description. — Principaux types d'accumulateurs. — Modes de réglage de la vitesse des voitures électriques. — Combinateurs. — Démarrage, marche arrière, etc. — Transmissions de mouvement. — Appareils accessoires. — Entretien des voitures. — Description des principaux types de voitures électriques, nofes et recommandations. 1 vol., format 18 × 12, 265 pages, 120 figures, relié toile 4 »

Les moteurs à pétrole,
Étude théorique et pratique contenant la monographie des principaux moteurs, par J. GOBIET, ingénieur.
1 vol. gr. in-8 avec 60 figures 4 50

Tramways et automobiles,
Traction animale, mécanique et électrique, par AUCAMUS et GALINE, ingénieurs.
1 vol. in-8 avec figures 12 »

Pour lire en automobile. — Nouvelles fantastiques,
(La Vie, la Mort. — Le Fluide mystérieux. — Applications scientifiques), par PAUL VIBERT.
1 vol. in-12 de 400 pages, broché 3 50

Les automobiles à pétrole,
Essai de description méthodique générale par L. BOCHET, ingénieur des mines.
1 vol. grand-in-8 avec figures 3 »

Les automobiles électriques,
Par GASTON SENCIER, ingénieur des a manufactures et A. DELASALLE, ingé ancien élève de l'école de physique e mie avec une préface de Charles JEAN
1 vol. in-8 avec figures

Monographie sur la valve d'admission latrice « Jussawalla » conservan gaz carburés toute leur valeur,
Essai sur les enregistreurs d'explosion les moteurs à pétrole, par LUDOVIC PÉ 16 figures hors texte

Manuel du conducteur-chauffeur d'aut biles,
Par Maurice FARMAN. — Achat, cond diverses, manière de conduire, excur entretien, etc. Ouvrage écrit simple clairement et minutieusement.
1 vol. 19 × 14 de 190 pages. Nomb figures, broché

Manuel du constructeur d'automobi pétrole.
Par Maurice FARMAN.
1 beau vol. in-16 avec 65 figures dans le et 1 atlas de 20 planches in-4°

La voiture de demain,
Histoire de l'automobilisme.
1 vol. in-16 avec 250 illustrations par GRAND-CARTERET

Traité des véhicules automobiles triques,
Avec supplément sur les voitures à pétr notes sur les moteurs à acétylène alcool, préface de M. le marquis DE
1 vol. relié in-18, illustré, par LOCKERT

Les Moteurs modernes,
A eau, à gaz, à pétrole ou électriqu P. MICHOTTE, ingénieur. — Différent teurs, constructeurs, formes; mac installation, entretien. Législation co nant les moteurs.
1 volume format 18 × 12. 318 76 figures

Guide manuel pratique du motocycliste
1 vol. in-16 avec 94 figures par H. DE FIGNY

Guide de route sur la conduite et l'entr des voitures automobiles de Dion ton,
1 vol. illustré par J. WOLFF

Notice sur le graissage, démontage, matique et soins divers,
Spéciale aux petites voitures automobi DION-BOUTON.
1 vol. illustré. par J. WOLFF

Notice de route sur la conduite et l'e tien des tricycles automobiles, r de moteur de Dion-Bouton,
1 vol. illustré, par J. WOLFF

Notice de démontage et graissage du cycle automobile de Dion-Bouton
1 vol. illustré, par J. WOLFF

Les secrets de fabrication des mote essence pour motocycles et aut biles,
1 vol. in-8 illustré par Georges KNAP, tructeur-mécanicien

Le Carnet du Chauffeur,
Aide-mémoire de l'automobile. 4e é avec une splendide carte routière de F
1 vol. relié, in-18, par le comte DE LA VA et L. PÉRISSÉ

Service de la Librairie Sportive

…xeur les automobiles et motocycles,
…Transport par chemin de fer des automo…biles et motocycles et des bagages, par … DU LAURENS DE LA BARRE, avocat à la …Cour d'appel ~~~~ 1 »

…Chemin de fer métropolitain de Paris,
Par … GODFERNAUX, ingénieur des arts et ma…nufactures.
…Grand in-8° avec figures et 4 planches. 3 50

…s Tramways aux États-Unis,
Par H. TAVERNIER, ingénieur en chef des …onts et chaussées.
…v. in-8° avec 24 tableaux et 1 atlas de …2 planches ~~~~ 12 »

…ments d'automobile,
…Ce qu'un homme intelligent doit savoir de la …question automobile. — Notions sommaires …sur la question des voitures automobiles. …Sur leur fonctionnement, sur leur utilité, …sur les changements qu'elles apportent dans …la circulation, dans la vie d'un pays, par … BAUDRY DE SAUNIER.
…v. in-8° de 192 pages avec 29 figures, …cartonné ~~~~ 2 50

…ité élémentaire de locomotion à pétrole,
Par … AUDRY DE SAUNIER.
…vol illustré ~~~~ 4 »

…utomobile théorique et pratique,
Par … BAUDRY DE SAUNIER,
…OME. — *Théorie, motocycles et voiturettes.* — 1 vol. de …16 pages de grand format, avec 200 gravures, richement …roll… ~~~~ 12 »
…OME. — *Carrosserie*, etc. — Explication détaillée de toutes …les tures de bonnes marques. 1 vol. de 512 pages de grand …form. avec 250 gravures, richement relié ~~~~ 12 »

…ettes du Chauffeur.
Par … AUDRY DE SAUNIER. Recueil de notions, …procédés et recettes utiles à un conducteur …de véhicule à pétrole. Indication des pannes …principales et des remèdes à leur apporter. …Ouvrage renfermant de nombreuses gra…vures ~~~~ 10 »

…connaissance pratiques pour conduire les …automobiles à pétrole et électriques,
Par … MICHOTTE, ingénieur.
…Volume format 18 × 11, 257 pages, 100 figures, …cartonné ~~~~ 2 50

…Route,
Par G. FORESTIER, inspecteur général des …ponts et chaussées, professeur du cours …de routes. Etude paléo-technologique.
…v. de 140 pages avec 161 figures dans le …texte.

…anuel théorique et pratique de l'automo…bile sur route,
Par Gérard LAVERGNE.
…2 v. relié ~~~~ 17 50

…raction mécanique et les voitures auto…mobiles,
…v. in-16 relié, illustré par MM. G. LEROUX …et A. REVEL ~~~~ 5 »

…Annuaire album illustré de l'industrie automo…bile pour l'année 1900.
…Médaille de l'A. C. F. par MM. HUGUET et …MONNART, relié ~~~~ 22 »

…Annuaire pour 1901 ~~~~ 24 »

…Code de circulation des cycles et auto…mobiles,
Par G. FAURE.
…Une brochure format 20 × 11, 46 p. 1 »

…Législation et Jurisprudence du cyclisme et …de l'automobilisme.
…Traité pratique contenant les lois, règlements …et circulaires en ces matières avec de nom…breux commentaires; les jugements, arrêts …et décisions des cours et tribunaux, les …droits, devoirs et obligations des cyclistes …et automobilistes, par Louis RIXENS, avo…cat, et Jean LAFONT, publiciste.
…Vol. in-8° de 672 pages ~~~~ 7 50

ATHLÉTISME

Gymnastique

Manuel de Gymnastique rationnelle suédoise,
A l'usage des écoles primaires, des écoles moyennes, des Athénées, des écoles normales, de l'armée et de la marine, par Carl NORLANDER.
Traduit en français par Édouard MARTIN.

Traité de Gymnastique médicale suédoise,
Par le Dr WIDE.
Traduit en français et augmenté de plusieurs chapitres par le Dr A. BOURCART, avec préface du Dr P. LAGRANGE.

Exercices de Gymnastique sans appareils,
Suivant la méthode de Ling pour envelopper et fortifier le corps humain par le Dr Mathias ROTH.
1 vol. de 64 pages avec 65 figures, rel. toile ~~~~ 2 »

La Gymnastique raisonnée,
Par Eug. PAZ. Nécessité du mouvement rationnel démontrée par le mécanisme du corps humain, avec une lettre-préface de Jules SIMON.
1 vol. in-8° contenant 120 figures et 4 planches anatomiques ~~~~ 1 »

La Gymnastique rationnelle,
Par H. MÉNESSIER.
1 vol. in-18, broché ~~~~ 2 »

De la Gymnastique,
Par FÉRY D'ESCLANDS et A. DALLY.
in-8° ~~~~ 4 »

Manuel d'Exercices gymnastiques et Jeux scolaires,
Joli volume in-8° avec nombreuses vignettes, cartonné ~~~~ 2 50

Enseignement gymnastique et militaire,
Par J.-P.-O. BARTHÈS.
In-12 cartonné ~~~~ 1 50

Tennis

Lawn-tennis,
Par LET. Historique du jeu. Accessoires. Comment on apprend à jouer. — Règles. — Décisions d'arbitres. — Volume de grande utilité pour les amateurs de la vie en plein air et des jeux sportifs.
Un volume format 17 × 11, 140 pages avec figures, broché ~~~~ 1 50

Football

Football rugby,
Par G. DE SAINT-CLAIR et E. SAINT-CHAFFRAY. Le Football en Angleterre et en France. — Évolution de la tactique. — Le jeu de rugby. — Conseils. — Règles du rugby.
Un volume 17 × 11, 114 pages, broché 1 50

Football association,
Par TUNMER et FRAYSSE,
1 vol. in-18, cartonné souple ~~~~ 1 75

Petit manuel de longue paume,
Par Edmond COLLIN.
In-12, broché ~~~~ 1 50

Lutte

La Lutte et les lutteurs,
Traité pratique orné de 39 vignettes et de 25 planches représentant toutes les prises de lutte. — Histoire de la lutte; les Saltimbanques; Précis des exercices corporels au point de vue de l'hygiène, par Léon VILLE. Préface par le baron de VAUX.
1 beau volume grand in-8° avec 25 planches hors texte reproduisant les photographies prises d'après nature par NADAR, relié ~~~~ 15 »

La Leçon de lutte,
Par FRANÇOIS LE BORDELAIS, avec de nombreux dessins de A. LEFORT DES YLOUSES.
1 volume broché ~~~~ 2 »

Quelques prises de lutte,
D'après Félix BERNARD, par Léon CADET.
1 vol. in-18, orné de nombreuses photogravures de Walery ~~~~ 1 50

Boxe

L'Art de se défendre dans la rue,
Par Émile ANDRÉ. Résumé des parties les plus simples et les plus pratiques de la boxe française, de la lutte, du jeu de canne et du bâton, du maniement du couteau et du poignard, avec détails spéciaux sur les coups de surprise dans la rue, 66 illustrations ~~~~ 2 »

L'Art de la boxe française et de la canne,
Par CHARLEMONT ~~~~ 10 »

Rowing

L'Aviron,
Théorie pratique et raisonnée; Rowing et Sculling, principes de la nage correcte, composition, instruction, entraînement des équipes de courses, etc.
1 beau vol. illustré ~~~~ 2 »

En canot d'Asnières au Havre et retour,
Par P. DUBOUT.
Une brochure in-18 ~~~~ 2 »

En canot de Douai à Nieuport et Ostende,
Par Valenciennes, Gand et Bruges, et retour par Dunkerque et Saint-Omer, par G. CAPURON.
Une brochure in-18 ~~~~ 2 »

D'Ulm à Vienne, en canot,
Par Marc FOURNEL.
Une brochure in-18 ~~~~ 2 »

De Strasbourg à Amsterdam, à l'aviron,
D'après les notes de voyage des excursionnistes, par Jules GIDÉ.
Une brochure in-18 ~~~~ 2 »

Du Pecq à Rouen, à l'aviron,
Notes de voyage, par Jean-P. MARÉCHAL.
Une brochure in-18 ~~~~ 1 »

La Meuse, de Charleville à Namur, en canot,
Par G. MARMOD.
Une brochure in-18 ~~~~ 1 »

Le Secret du coup d'aviron anglais,
Par Wilhelm RETTIG, traduit de l'allemand par M. A. B.
Une brochure ~~~~ 1 »

De Limoges à Paimbœuf,
Journal de bord de la *Libellule*, par M. A. du M... Orné de croquis et de dessins de M. M.-L. CHEVALIER. A. CAVOLO et A. du M.
Une brochure in-18 ~~~~ 2 »

En canot à papier,
Les Rapides de la Dordogne, par Marc FOURNEL.
Une brochure in-18 ~~~~ 1 »

Principes de canotage,
Précautions à prende pour éviter les accidents, par un ancien capitaine de la marine de commerce.
Une brochure in-32 ~~~~ 0 50

Sur la Meuse,
Notes de voyage par un Canoïste,
Une brochure in-18 ~~~~ 0 50

Natation

La Natation,
Par G. DE SAINT-CLAIR. Historique. Comment on apprend à nager. Différentes manières de nager. Nager pour s'amuser. — Du plongeon, etc., etc.
1 vol. format 18 × 11, 100 pages, nombreuses figures, broché ~~~~ 1 50

Jeux et Sports divers

Les Joies du plein air,
1 vol. album in-8° oblong cartonné. Illustré par CARAN D'ACHE. Texte de GROSCLAUDE ~~~~ 10 »

Grande Encyclopédie des Jeux,
Méthodique, universelle, illustrée. …sements de l'esprit et du corps, … MOULIDARS.
Tome I : Jeux de plein air et d'app…
Un beau volume in-8° broché ~~~~
Tome II : Jeux de cartes et divert… divers.
1 beau volume in-8°. Très … broché ~~~~

Plaisirs et jeux depuis les origines,
Par Gaston VUILLIER. Ouvrage de gr… avec 19 héliogravures hors texte e… vures dans le texte ~~~~
Prix broché ~~~~
Prix en reliure amateur, à coins, …rée ~~~~
Exemplaire de luxe sur papier im… Japon ~~~~

Les Jeux du cirque et la vie foraine,
Un magnifique volume gr. in-8° c… renfermant plus de 270 dessins en… par Hugues LE ROUX. Illustr. d…
Broché ~~~~
Cart. toile tr. dorées fers. spéciaux ~~~~
1/2 reliure amateur tête dorée, … ébarbées ~~~~

Deux cents jeux d'enfants en plein a… maison,
Par L. HARQUEVAUX et L. PELLETIER…
1 beau vol. in-8° illustré de 160 … 7e édit. broché ~~~~
Relié toile tranches jaspées ~~~~
« « dorées ~~~~

Les Sports et les jeux d'exercices d… cienne France,
Par JUSSERAND. Ouvrage orné de 60… de Resener d'après des docume… naux.
1 vol. in-8° ~~~~

L'Éducation physique de la jeuness…
Par A. Mosso.
1 vol. in-18 ~~~~

Manuel des exercices physiques,
Par L. SEHÉ et STREHLY.
In-8° cartonné, ill. GUILLAUME ~~~~

Force et agilité,
Le soldat et les grands capitaines.
1 vol. in-12, broché ~~~~

La Force physique,
Traité d'athlétisme. — Culture ratio… Méthode Attila. — Méthode S… Méthode Desbonnet, par le profe… BONNET, fondateur des écoles … physique de Lille, Roubaix, Pari…
1 vol ~~~~

Le Mouvement et les exercices p…
Leçons pratiques sur les systèmes … musculaires, par le Dr L.-E. D… decin de l'hôpital de Saint-Denis. … tion par le docteur DASTRE, pro… physiologie à la Faculté des s… Paris.
1 vol. in-8 avec 139 fig. broché ~~~~

L'Entraînement complet et expéri… l'homme,
Et recherches sur le cheval par le … ROUHET, illustré de photogravur…

Comment devenir fort,
Par J. DE LERNE. Préface de G. … Divers appareils pour développ… Gymnastique avec ou sans agrès … aux poids. Etude des sports : … force, tactique de l'athlète, règles … Régimes d'entraînement, etc.
1 vol. in-16 de 276 pages ~~~~

Les Sports athlétiques,
Par EOLE, FRANTZ REICHEL, L. MA… — Historique. — France et An… Pédestrianisme. — Courses. — … Marche. — Rallies. — Cross-… steeple-chases. — Records. — … nats nationaux.
Un vol. format 18 × 11, 165 … figures, broché ~~~~

(A Su…

Gérant : JARRIGE.

Corbeil. — Imprimerie ÉD…

LUNETTES DE FORME NOUVELLE

A L'USAGE DES CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

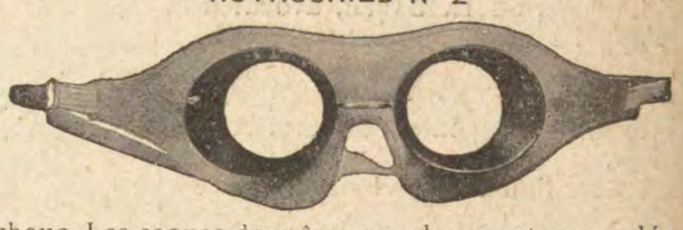
MODÈLES D. F. DEPOSÉS, BREVETES S. G. D. G.

Supérieures à toutes celles parues, adoptées par les sommités des Chauffeurs, Mécaniciens, Touristes, etc.

MERCÉDÈS N° 1

ROTHSCHILD N° 1

ROTHSCHILD N° 2



Mercédès n° 1 est composée d'un masque en métal t la forme de la face, doublé à l'intérieur de peau souple tact de la chair et bordé de chenille pour éviter la péné- de la poussière ; elle se fixe par une tresse élastique à e ;

andes coques évasées extérieurement, donnant sans gêne imum de champ visuel, avec des petits trous sur les côtés, tant la circulation de l'air, sans le recevoir directement sur x, et supprimant la buée ;

3° Verres à surfaces travaillées, planes et parallèles donnant la vision nette sans déformation, ce que l'on ne peut obtenir des verres bombés en usage. — *Prix en étui*, **20** *francs*.

La Mercédès n° 2, même construction que la précédente, tout en aluminium poli à écart d'yeux plus large, à forme ovoïde à l'intérieur et nez plus évasé ; la peluche du tour est remplacée par un tube à cheval en caoutchouc. — *Prix*, **20** *francs*.

La Rotshchild n° 1 diffère des Mercédès par le masque qui est en peau lisse, blanche, grise ou brune, doublé de peau de gant, avec monture en nickel pliante au nez, à branches courbes à caoutchouc. Les coques de même grandeur sont ou oxydées noir ou aluminium poli. — *Prix en étui*, **25** *fr.*

La Rothschild n° 2 est semblable à la précédente, avec un masque plus large, à tresse élastique sans branches. Elles sont à écarts différents et, sur demande, nous les faisons garantissant le nez.

Les verres se font en 5 teintes diverses, blanc, fumé clair, fumé foncé, jaune or, vert Fieuzal.

Nous pouvons adapter sans retard, à ces lunettes, des verres de myopes blancs ou fumés sans augmentation de prix.

Seuls les verres de myopes jaune or et Fieuzal vert subissent un supplément de 2 francs et demandent un délai de 8 jours.

DONINELLI Frères, Ingénieurs-Opticiens (*15, avenue de la Gare, NICE*).

MONTE-CARLO

NTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face dins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, gnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus sque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

E CASINO DE MONTE-CARLO

de l'éclairage électrique assure aux étrangers les distractions les plus : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conver- de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades parables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
de Novembre à Mai de chaque année.

CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.

PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.

TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.

GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

H. FRAENKEL

TAILLEUR

28, rue du Quatre-Septembr
Succursale : 50, avenue de la Grande-Armée

Costumes et Équipements pour Sports
Automobile, Vélo, Cheval (Amazone), Excursions, etc.,

Redingotes et cachepoussières caoutchou en **LODEN du TYROL**, en tissus garant **imperméables non caoutchoutés.**

MASQUE-PROTECTEUR INVISIBLE
pour protéger les yeux et les cheveux en automobile

COSTUMES TAILLEUR POUR DAMES

Envoi franco du Catalogue illustré

En Vente Pharm^ie Parfum^rs Coiffeurs

Se recommande par ses résultats obtenus.

LOTION **La BULBINE**

Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie.

P Flac G^de 1/2 9

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Publications éditées par les soins de Compagnie d'Orléans et mises en ve dans ses gares.

Le Livret-Guide illustré de la Compagnie d léans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est mi vente, au prix de 30 centimes :

1° A Paris, dans les bureaux de quartier et les gares d'Austerlitz, du Pont-Saint-Michel, d say, Luxembourg, Port-Royal et Denfert ;

2° En province, dans les gares et princip stations.

Les publications ci-après, éditées par les s de la Compagnie d'Orléans, sont mises en v dans toutes les bibliothèques des gares de réseau au prix de 25 centimes : Le Cantal, Berry (au pays de George Sand), De la Loire Pyrénées, La Bretagne, La Touraine.

La France en chemin de fer (itinéraires géo phiques) : 1° De Paris à Tours ; 2° De Tou Nantes ; 3° De Nantes à Landerneau et embran ments ; 4° D'Orléans à Limoges ; 5° De Limog Clermont-Ferrand, avec embranchement de queuille à La Bourboule et au Mont-Dore ; 6° Saint-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Ca Premières livraisons d'une collection qui continuée.

Un peu d'histoire

d'années environ se sont écoulées entre la der- publique à Paris, le match Schaefer-Vignaux ournoi qui vient d'avoir lieu au Grand-Hôtel. Dans e billard a subi une double transformation ; trans- partie : substitution du cadre de 45 centimètres au centimètres ; transformation de méthode ; méthode rnil et Marva venant remplacer celle de Vignaux, rnier et de Gibelin. C'est aussi par une série de s successives que le billard, d un jeu informe et qu'il était au commencement du siècle dernier, jeu savant et complet qu' l est actuellement.

nt simplement au moment auquel les instruments primitifs, au moment de l'invention du procédé par constate depuis lors une succession d'écoles qui, apes, de perfectionnements en perfectionnements, ont ard à ce qu'il est aujourd'hui.

ingaud, en adaptant à l'extrémité de la queue un ir eut inventé le procédé, il fut possible à un joueur sa bille une direction nouvelle, le mouvement en arrière qui, jusqu'alors ne se concevait même pas. Ceci révolutionna le jeu de billard et lui fit faire un pas énorme vers le progrès.

Il fut dès lors possible de rappeler une bille par l'effet rétrograde direct et, par conséquent, de pratiquer l'un des éléments de la série.

Après Mingaud, on perfectionna petit à petit le procédé et, au bout d'un certain nombre d'années, on le tailla dans la joue de veau au lieu de le prendre dans un cuir quelconque. Alors il devint vraiment pratique.

Berger et Charles Burger, en possession d'instruments suffisants, furent les premiers à jouer la série, une série large et toute de rappels, mais que la connaissance de retrograde et du massé (invention de Berger) permettait de rendre complète, précise et scientifique. Ce ne fut, néanmoins, que vers la fin de la carrière de ces maîtres, dont les noms sont célèbres dans l'histoire du billard, qu'on pratiqua la série proprement dite. Le grand joueur qui forme comme la transition entre Berger et Vignaux, Ubassy, était allé en Amérique et en avait rapporté la fameuse bande Collender, qui fut au billard ce que le procédé avait été à la queue. En possession de cette bande, déjà excellente, quoique bien inférieure à ce qu'elle est devenue depuis, Ubassy joua la vraie série française, celle qui a précédé la série américaine, plus tard divulguée en France par Vignaux et Garnier. Ce fut alors le temps des séries interminables et monotones. Pour y mettre un terme on trouva le cadre qui, primitivement tracé à 20 centimètres de la bande, passa à 35 centimètres et de là à 45 centimètres où il est actuellement.

Quelle transformation l'avenir nous réserve-t-il ? J'espère fermement qu'on s'en tiendra au cadre à 45 centimètres, suffisamment difficile pour exclure les séries fatiguantes par leur longueur et néanmoins prêtant un champ de développement parfait à la combinaison savante et aux moyens exceptionnels de nos grands maîtres actuels.

COUNT REDDEER.

* * *

Échos

AUX VOYAGEURS ET TOURISTES

Dans les hôtels et restaurants, pour avoir de la véritable eau de Vichy des Célestins, sources de l'Etat, ayez bien soin de désigner la source, Vichy-Célestins, Vichy Grande-Grille, Vichy-Hôpital et exigez sur le goulot de la bouteille le disque bleu " **Vichy-Etat** ", qui garantit l'authenticité.